X kadencja

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 9)
z dnia 25 stycznia 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 9)

25 stycznia 2024 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Polska2050-TD)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– zmiany w składzie prezydium Komisji;

– rozpatrzenie rządowego dokumentu „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2022 r." (druk nr 167).

W posiedzeniu udział wzięli: **Paweł Gancarz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, **Dariusz Cichomski** dyrektor Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, **Mirosława Stocka-Mirońska** naczelnik wydziału w Departamencie Bezpieczeństwa Ministerstwa Zdrowia, **Grzegorz Dziedzina** p.o. zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Weronika Biaduń** dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Konrad Romik** sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, **Robert Koźlak** zastępca dyrektora Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji wraz ze współpracownikami, prof. **Marcin Ślęzak** dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego wraz ze współpracownikami, **Mariusz Rzyski** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Tomasz Bęben** prezes zarządu Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Bartosz Bieliński** wiceprezes Zarządu Głównego Polskiego Związku Motorowego, **Andrzej Maciążek** wiceprezes Polskiej Izby Ubezpieczeń, **Paweł Saturski** przewodniczący Międzyzakładowej Komisji nr 3005 Taksówkarzy Zawodowych NSZZ „Solidarność" Region Mazowsze, **Mariusz Wójcik** pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich, **Bartłomiej Strzelczyk** taksówkarz.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości, w szczególności pana Pawła Gancarza, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, wraz ze współpracownikami. Witam pana Konrada Romika, dyrektora Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i sekretarza KRBRD. Serdecznie witam pana Mariusza Cichomskiego, dyrektora Departamentu Porządku Publicznego w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji, wraz ze współpracownikami. Witam panią Weronikę Biaduń, dyrektora Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym Generalnej Inspekcji Transportu Drogowego, wraz ze współpracownikami. Witam pana Grzegorza Dziedzinę, zastępcę generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, wraz ze współpracownikami. Witam panią Mirosławę Stocką-Mirońską, naczelnika wydziału w Departamencie Bezpieczeństwa w Ministerstwie Zdrowia, wraz ze współpracownikami. Witam pana Mariusza Rzyskiego, doradcę technicznego w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, wraz ze współpracownikami. Witam pana prof. dr hab. Marcina Ślęzaka, dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego, wraz ze współpracownikami. Witam pana Bartosza Bielińskiego, wiceprezesa Zarządu Głównego Polskiego Związku Motorowego. Witam pana Tomasza Bębna, prezesa zarządu Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motory-

zacyjnych, wraz ze współpracownikami. Witam pana Pawła Saturskiego, przewodniczącego Międzyzakładowej Komisji nr 3005 Taksówkarzy Zawodowych NSZZ „Solidarność" Region Mazowsze, wraz ze współpracownikami. Witam pana Andrzeja Maciążka, wiceprezesa Polskiej Izby Ubezpieczeń, wraz ze współpracownikami.

Szanowni państwo, zgodnie z przedstawionym porządkiem, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie rozpatrzenie rządowego dokumentu „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2022 r.". Jest to sprawozdanie ujęte w druku nr 167. Słowo wyjaśnienia. Ponieważ druk ten był już rozpatrywany przez Wysoką Komisję w poprzedniej kadencji Sejmu, a nie zakończyła się jego ścieżka legislacyjna i sprawozdanie nie zostało przyjęte przez Sejm, w związku z tym postanowiliśmy zadośćuczynić procedurze, która powinna mieć miejsce, i pan marszałek ponownie skierował ten dokument do rozpatrzenia przez Komisję.

Proponujemy również uzupełnienie porządku obrad o wybór wiceprzewodniczącego Komisji Infrastruktury. Przypominam, że w naszym prezydium są dwa wakaty. Jeden z tych wakatów to miejsce przysługujące klubowi Koalicji Obywatelskiej. W związku z tym mam propozycję, aby w pierwszej kolejności rozpatrzyć punkt dodany. On byłby punktem pierwszym. W drugiej kolejności niezwłocznie przejdziemy do rozpatrzenia dokumentu, który został skierowany do naszej Komisji. Czy są uwagi do takiego, uzupełnionego przeze mnie, porządku obrad? Czy jest sprzeciw? Nie widzę sprzeciwu. Wobec niezgłoszenia innych wniosków do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie.

Przejdziemy do rozpatrywania punktu pierwszego, czyli do uzupełnienia składu prezydium. Bardzo proszę o zgłoszenia. Pani przewodnicząca Krystyna Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałabym w imieniu klubu Koalicji Obywatelskiej zgłosić na tę funkcję pana posła Stanisława Lamczyka. Pan poseł był posłem V, VI, VII i VII kadencji, był senatorem X kadencji. Zawsze pracował w Komisji Infrastruktury. Doskonale znany jest mu zakres działania Komisji, w związku z czym myślę, że jest to odpowiednia osoba, żeby wesprzeć prace prezydium. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca. Czy są inne zgłoszenia? Nie widzę innych zgłoszeń. W związku z tym zapytam pana posła, którego również doskonale znam z bardzo intensywnej i merytorycznej współpracy w Komisji Infrastruktury. Panie pośle, czy wyraża pan zgodę na kandydowanie?

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Tak, wyrażam zgodę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. W związku z tym proponuję, abyśmy przeszli do głosowania. Przeprowadzimy głosowanie w formie elektronicznej. Bardzo proszę o zalogowanie się w urządzeniach, za pomocą których przeprowadzimy głosowanie. Przypominam, że należy przyłożyć kartę z lewej strony urządzenia, a urządzenie powinno rozpoznać osoby głosujące, panie i panów posłów. Czy wszyscy są gotowi? W takim razie zarządzam głosowanie.

Kto jest za wyborem pana posła Stanisława Lamczyka do prezydium Komisji Infrastruktury jako zastępcę przewodniczącego? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Dziękuję bardzo. Proszę o podanie wyników głosowania.

Głosowały 24 osoby. Za – 23, nikt nie był przeciw, wstrzymała się 1 osoba. Bardzo dziękuję. Serdecznie gratuluję panu posłowi wyboru do prezydium Komisji Infrastruktury. Od razu zapraszam do prezydium. Panie pośle, gratuluję i bardzo się cieszę na tę współpracę.

Zakończyliśmy punkt pierwszy, w związku z czym przechodzimy do punktu… Jest pytanie, tak? Bardzo proszę.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dzień dobry, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, chciałam zapytać: Komu należy się drugi wakat? Czy Prawu i Sprawiedliwości?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

To jest wakat, który należy się Klubowi Parlamentarnemu Polskie Stronnictwo Ludowe – Trzecia Droga.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Szkoda. Bardzo mi przykro.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przewodniczącym był pan Jacek Tomczak. W związku z powołaniem na funkcję ministerialną opuścił to miejsce, natomiast cały czas czeka ono na przedstawiciela tego klubu. Czy są jeszcze pytania w tej sprawie? Nie. Dziękuję bardzo.

W takim razie przechodzimy do rozpatrzenia rządowego dokumentu „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2022 r.”. Poproszę pana ministra o prezentację tego raportu. Oczywiście, panie ministrze, jeżeli będzie potrzeba udzielenia głosu współpracownikom, to proszę pana ministra o dysponowanie tą możliwością. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Paweł Gancarz:

Panie przewodniczący, szanowne prezydium, szanowne panie i panowie posłowie, członkowie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, goście zaproszeni na dzisiejszą Komisję, jak zaznaczył pan przewodniczący, raport z 2022 r. był prezentowany na Komisji Infrastruktury ubiegłej kadencji. Parlament RP poprzedniej kadencji procedował ten dokument od dnia 9 maja 2023 r. Zgodnie z przebiegiem prac druku nr 3211 w dniu 15 czerwca 2023 r. odbyło się posiedzenie Komisji Infrastruktury, na którym Komisja zarekomendowała przyjęcie dokumentu przez Wysoki Sejm (druk nr 3376). Wyznaczonym sprawozdawcą został pan poseł Maciej Lasek. W dniu 28 czerwca 2023 r. odbyło się posiedzenie senackiej Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej, na posiedzeniu której dokument został przyjęty.

Dokument był już więc procedowany przez poszczególne komisje i ciała statutowe polskiego Sejmu, aczkolwiek prace nad procedowaniem tego dokumentu nie zostały zakończone przez Sejm poprzedniej kadencji. Dokument nie został wniesiony do punktu obrad posiedzenia plenarnego Sejmu, co spowodowało, że został nieprzyjęty, w związku z czym procedura ta jest powtarzana w tym roku. Jak pewnie państwo wiedzą, procedura procedowania kolejnego, już aktualnego, raportu za 2023 r. rozpocznie się już za chwilę, w kolejnym kwartale tego roku.

W związku z powyższym, jeżeli mają państwo uwagi, materiał został dostarczony w wersji elektronicznej i w wersji papierowej. Wiadomo, że są nowi członkowie Komisji Infrastruktury. Jeżeli mają państwo pytania, uwagi, jesteśmy do dyspozycji. Pan dyrektor Romik może ten materiał przedstawić w formie prezentacji, tak że jeżeli będzie taka wola, to jest taka możliwość.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

To zachęcam, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Czyli chcieliby się państwo zapoznać?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Tak.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Tytułem wstępu powiem to, co istotne, jeżeli chodzi o ten dokument. To jedyny takiej rangi dokument w Polsce tworzony od 20 lat przez krajową i wojewódzkie rady. Zawiera analizę wielu elementów, które mają bezpośredni wpływ na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dokument przedstawia również największe zagrożenia dla ludzkiego życia i bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Prace w tym obszarze mają więc wymierny efekt, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo.

Tym, co jest istotne, co, jak myślę, warto podkreślić, jest to, że – patrząc na dane sięgające kilkanaście lat wstecz, od 2012 r. – liczba ofiar śmiertelnych ginących na polskich drogach w wypadkach komunikacyjnych w 2012 r. to 1157 osób. Rok 2022 zakończył się liczbą

ofiar na poziomie 460 osób, czyli każdego roku liczba ta w różnym stopniu maleje. Widać więc wydatne efekty prac różnych służb, różnych instytucji. Widać też poprawę, jeżeli chodzi o kulturę jazdy polskich kierowców, co bezpośrednio wpływa na bezpieczeństwo.

Jeżeli chodzi o radę BRD, tak naprawdę pracuje ona w kilku obszarach. Jednym jest oczywiście prawodawstwo i zmiany przepisów prawa w taki sposób, żeby to bezpieczeństwo poprawiać. Kolejny element to infrastruktura: im lepsza infrastruktura, tym bezpieczeństwo jest większe. Jest też oczywiście edukacja społeczeństwa i uczestników ruchu drogowego, co bezpośrednio wpływa na bezpieczeństwo. To też jest ważny aspekt.

Jeżeli o mnie chodzi, tytułem wstępu to tyle. Poproszę dyrektora Romika o prezentację raportu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Panie dyrektorze, proszę.

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Konrad Romik:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, szanowny panie ministrze, przechodząc do omówienia raportu za 2022 r., chciałem powiedzieć, że biorąc pod uwagę dane, które zostały zagregowane, doszło do 21 322 wypadków drogowych, na skutek których śmierć poniosło 1896 ofiar śmiertelnych. Rannych było 24 743 osób. Jeżeli chodzi o kwestię ciężko rannych, liczba ta wyniosła 7541.

Raport porównuje długoterminowe trendy w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, omawia najważniejsze czynniki, ale w raporcie tym, jak państwo wiecie, zawsze odnosimy się nie tylko do trendów długoterminowych, co zrobiliśmy w tym raporcie z okazji 20-lecia krajowej rady, ale również do lat poprzednich, a szczególnie do roku poprzedniego.

I tak można byłoby powiedzieć, że 2022 r. przyniósł nam poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, co oznaczało chociażby spadek o 6,5% w stosunku do 2021 r. liczby wypadków drogowych, spadek o ponad 15,5% liczby ofiar śmiertelnych w stosunku do 2021 r., jak również liczbę ofiar rannych o 6,3% w stosunku do 2021 r. Te spadki, jak powiedziałem, pociągnęły za sobą również zmniejszenie ciężkości zdarzeń drogowych, a szczególnie ciężkości rannych, o 8,9% w stosunku do 2021 r.

Jak co roku, Krajowa Rada BRD czeka na dane pochodzące z Komisji Europejskiej. Dane te pokazują nie tylko pozycjonowanie Polski, ale i trendy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie. Proszę państwa, jeżeli chodzi o kwestię związaną z pozycjonowaniem Polski w tej chwili, jeżeli chodzi o średnią europejską – na tym slajdzie są dane końcowe, które nigdy już się nie zmienią – można powiedzieć, że praca od wielu lat przyniosła spodziewane efekty. W końcu Polska nie jest na jednym z ostatnich miejsc UE, jeżeli chodzi o kwestie stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Dane, które państwo widzicie, to dane końcowe komisji za 2022 r., ze średnią europejską na poziomie 51 ofiar śmiertelnych w 2019 r. W 2022 r. średnia wynosiła 46 ofiar. Nasz kraj uzyskał wskaźnik docelowy na poziomie 50 ofiar na milion mieszkańców, co pozycjonuje nasz kraj na równi z takimi krajami jak Francja, Czechy czy chociażby Malta.

Dokonany przez Polskę proces powoduje, że jesteśmy przed nowymi wyzwaniami, które, wobec tego się pokazują. Jeżeli chodzi o kwestię struktury wydziału wypadków, trzeba powiedzieć, że w 2022 r. pozostała ona zbliżona do lat poprzednich, bo struktura zdarzeń drogowych znacząco się nie zmieniła. W tej strukturze znaczący był wzrost takich czynników jak wzrost zdarzeń z udziałem pieszych oraz z udziałem rowerzystów przy równoczesnym spadku zdarzeń spowodowanych na przykład nadmierną prędkością czy z udziałem młodych kierowców oraz osób nietrzeźwych.

W 2022 r., również w porównaniu do 2021 r., odnotowano spadki wypadków, jeżeli chodzi o większość rodzajów wypadków, ale największa poprawa dotyczyła takich zdarzeń jak najechanie na drzewo: minus 14% oraz zderzeń czołowych: 13,2%. Nieznacznie pogorszyły się wskaźniki dotyczące najechania na pieszego i było to tylko plus 0,8%, ale w tej kategorii wypadków odnotowano duży spadek ofiar śmiertelnych, bo o ponad 12%. Jedynym zdarzeniem, które pociągnęły za sobą tak wielkie wzrosty, była kwestia dotycząca zderzeń bocznych. Tutaj mieliśmy spadek na poziomie 24,4%.

Jeżeli chodzi o wszystkie rodzaje pojazdów, odnotowano spadki liczby ofiar śmiertelnych w porównaniu do roku bazowego, 2021 r. Jeżeli chodzi o liczbę osób rannych, największe spadki odnotowaliśmy, jeżeli chodzi o ofiary śmiertelne i ciężko ranne, to dotyczące użytkowników samochodów ciężarowych i osobowych… Wśród osób poruszających się rowerem liczba ofiar zwiększyła się, jeżeli chodzi o rannych, o 5% przy jednoczesnym zmniejszeniu liczby ofiar śmiertelnych o 8%, jeżeli chodzi o użytkowników pojazdów jednośladowych.

Kwestie związane z poszczególnymi kategoriami ofiar śmiertelnych według zdarzeń i jednocześnie według obrazu tego, w jakich porach i z jakimi rodzajami bezpośrednich czynników wypadkowych zdarzają się największe zdarzenia drogowe, a jednocześnie kwestie związane z poszczególnymi zachowaniami kierujących pojazdami, jak i zachowaniami pieszych czy rowerzystów, wyjaśniamy państwu w zakresie okoliczności wypadków drogowych. Można powiedzieć, że jeżeli chodzi o najbardziej poszkodowaną grupę użytkowników polskich dróg, nadal są to kierujący samochodowymi pojazdami osobowymi. To jest najbardziej poszkodowana grupa, ponieważ najwięcej osób śmiertelnych pociągnęli za sobą ci użytkownicy. Jednocześnie są to kwestie związane z dwoma czynnikami, czyli, nadal, niedostosowaniem prędkości do warunków panujących na drodze czy nieustępowaniem pierwszeństwa przejazdu.

Jeżeli chodzi o kwestie związane z zachowaniem pieszych, jak widzicie państwo na tym slajdzie, jest to kwestia chociażby nieostrożnego wejścia na jezdnię przed jadącym pojazdem czy wyjście zza przeszkody lub innego elementu drogowego, który uniemożliwia odpowiednie zareagowanie na to zdarzenie i skutkuje ofiarami śmiertelnymi.

Jeżeli chodzi o miejsca powstawania wypadków, jak i kategorie drogi, kwestia dróg jako kategorii nadal ma kluczowe znaczenie. Na jakich odcinkach? Nie jest to tajemnicą. Od wielu lat mówimy, że jest to prosty odcinek drogi, ale również skrzyżowania z drogą z pierwszeństwem. To równocześnie kwestia obciążenia wypadkowości, jeżeli chodzi o drogi powiatowe, wojewódzkie i krajowe, które przenoszą największy ciężar naszego transportu i jednocześnie kwestie wypadkowości.

Proszę państwa, jeżeli chodzi o główne tematy związane z czasem powstawania wypadków, to na tym slajdzie są poszczególne miesiące za 2022 r. i 2021 r. Widzicie państwo fluktuację zmianową dotyczącą tego, które miesiące okazały się lepsze i które miesiące okazały się troszeczkę gorsze, natomiast impet zmian i działań, o którym za chwilę jeszcze powiem, docelowo przyniósł spodziewane efekty w postaci 15% spadku liczby ofiar śmiertelnych, co jest najważniejszym wskaźnikiem dla Krajowej Rady BRD i narodowego programu, który przyjęliśmy w 2021 r.

Proszę państwa, jeżeli chodzi o działania poprawiające stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, które miały miejsce w 2022 r. i były podejmowane przez radę, to przede wszystkim zaangażowanie w wykonywanie programów realizacyjnych do narodowej strategii bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w których mamy zagregowaną konkretną liczbę działań, które wykonują członkowie rady i sekretariat KRBRD. To jednocześnie zmiany w trzech obszarach: prawa, infrastruktury i edukacji.

Jeżeli chodzi o prawo, myślę, że największym elementem od 1 stycznia 2022 r. było wejście w życie zmiany przepisów ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw wzmacniające kwestię penalizacji, jeżeli chodzi o najcięższe przestępstwa i wykroczenia drogowe, ale również, jeżeli chodzi o kwestię działań, wysiłków infrastrukturalnych. To realizowane konsekwentnie działania tworzące bezpieczną infrastrukturę drogową. To jest ten drugi filar najważniejszego elementu budowy bezpiecznego otoczenia dróg dla użytkowników, ale również najważniejszy komponent, który stale staramy się rozwijać, czyli kwestia edukacji i poprawy BRD w zakresie działań edukacyjnych. Nazywamy to zmianą postaw i zachowań w ruchu drogowym w taki sposób, aby były one prawidłowo kształtowane, a jednocześnie, żeby realizowały konkretne przekazy informacyjne. Jeden z tych slajdów, jak państwo widzicie, to również nasza edukacja polegislacyjna, która była zmieniana chociażby w zakresie penalizacji najcięższych wykroczeń z udziałem alkoholu i środków odurzających.

Proszę państwa, to działania, które były realizowane ze zmianami, które podejmowała również Wysoka Izba. Bardzo mocny akcent w programie realizacyjnym położyli-

śmy na kwestie związane z położeniem akcentów na wychowanie komunikacyjne w systemie. Wspólnie z ministrem edukacji i nauki staramy się rozszerzać kwestię wizji systemowej edukacji na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Szczególnie ważny obszar to kwestia klasy czwartej, piątej i szóstej. Przypomnę, że przedmiot technika to zrąb BRD-owskich działań edukacyjnych. Jest stale przez nas rozwijany i mam nadzieję, że będziemy mieli okazję, żeby ten dział jeszcze bardziej rozwinąć. Serdecznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Panie ministrze, otwieram dyskusję i bardzo proszę o zgłoszenia do dyskusji. Bardzo proszę o zapisywanie się. Listę mówców będzie prowadziła pani przewodnicząca Sibińska. Pierwszy zgłosił się pan poseł Bliźniuk. Drugi będzie pan poseł Weber. Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Paweł Bliźniuk (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Mam krótkie pytanie. Czy moglibyśmy zostać na slajdzie dotyczącym wskaźników demograficznych? Otóż województwo łódzkie, czyli mój region, niestety wiedzie niechlubny prym w co najmniej trzech kategoriach, tych najważniejszych, czyli jeżeli chodzi o wskaźnik liczby wypadków na 100 tys. zł, o liczbę ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców i liczbę wypadków na 10 albo 100 km dróg publicznych. Mam pytanie. Województwo łódzkie mocno wyróżnia się na tej mapie w sposób niechlubny. Czy planujecie państwo bądź już podjęliście jakieś działania, które są celowane w ten region w celu zmniejszenia niechlubnej statystyki w moim województwie? Czy będą specjalne akcje edukacyjne lub inne aktywności, które mogłyby spowodować zmniejszenie liczby wypadków w województwie łódzkim, żeby tak nie wybijało się ono na mapie ze statystykami? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Przypominam, że listę do dyskusji prowadzi pani przewodnicząca Sibińska. Oczywiście przedstawiciele strony społecznej również mogą wziąć udział w dyskusji, tak że bardzo proszę o ewentualne zgłoszenia do pani przewodniczącej, która jest po mojej lewej stronie. Przy czym bardzo prosiłbym też, żeby się przedstawiać. Proszę o to zwłaszcza osoby spoza składu Komisji. Dziękuję bardzo.

Pan poseł Weber, bardzo proszę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Szanowni państwo, to dobrze, że po raz drugi w tym formacie na posiedzeniu Komisji Infrastruktury omawiamy raport bezpieczeństwa ruchu drogowego za 2022 r., bo to jest kolejna okazja do tego, aby na ten ważny temat podyskutować, podebatować. Jest to też kolejna okazja do tego, aby na statystykach potwierdzić, że konsekwencja i determinacja ministra infrastruktury, który wtedy pełnił swoją funkcję – w 2022 r. był to minister Andrzej Adamczyk – a także wszystkich innych, którzy dbali wówczas o bezpieczeństwo w ruchu drogowym, a także inicjowali działania w tym zakresie, po prostu były skuteczne.

Ze statystyk wynika, że 2022 r. to najmniej w historii pomiarów wypadków drogowych w Polsce, to najmniej w historii pomiarów osób rannych w Polsce i najmniej w historii pomiarów ofiar śmiertelnych wypadków drogowych. Zejście poniżej 2 tys. zabitych na polskich drogach, a nawet zejście poniżej 1900 w ciągu jednego roku to statystyka, którą naprawdę warto odnotować.

Szanowni państwo, zawsze powtarzaliśmy, że budowa bezpieczeństwa w ruchu drogowym musi opierać się o trzy filary. Pierwszy filar to inwestycje drogowe, czyli poprawa infrastruktury, z której korzystają kierowcy, i to na każdym poziomie. Widzieliśmy na jednym z pierwszych slajdów, że niespełna 5% dróg publicznych w Polsce to drogi krajowe. Pozostałe 95% to drogi samorządowe, zarządzane przez gminy, powiaty i województwa. Warto tworzyć mechanizmy, a także instrumenty wspierające poprawę jakości infrastruktury, ale także budowę infrastruktury związanej z niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego, aby odseparować ruch kołowy od ruchu pieszego czy od rowerzystów.

Działania te prowadziliśmy w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, który powstał w 2019 r. W ciągu tego czasu przeznaczono miliardy złotych na inwestycje na poziomie samorządowym. Także Program Inwestycji Strategicznych Polski Ład służył do tego, aby samorządowcy pozyskiwali środki finansowe na te inwestycje. Oczywiście zarządzaliśmy zarówno „Programem budowy dróg krajowych", jak i „Programem budowy 100 obwodnic" czy „Programem bezpiecznej infrastruktury drogowej". Założyliśmy ambitny plan doświetlenia wszystkich przejść dla pieszych na drogach krajowych: ponad 11 tys. doświetleń na naszych krajówkach. Działania, które zostały podjęte przed laty, bez wątpienia zaprocentowały więc w 2022 r.

Podobnie jest, jeżeli chodzi o drugi filar. To obszar prawny, czyli taka konstrukcja przepisów, która będzie wzorowana na państwach Europy Zachodniej. Jeżeli chodzi o bezpieczeństwo, cały czas gonimy Europę Zachodnią. W tej chwili jesteśmy w środku stawki. Mówił o tym dyrektor Romik; 51 ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców nie plasuje nas już na końcu, na trzecim czy na czwartym miejscu od końca, jak było przed laty, tylko w środku stawki, ale nasze ambicje powinny być jeszcze większe. Gdzie jest jeszcze przestrzeń do tego, aby od strony prawnej poprawić bezpieczeństwo w ruchu drogowym, tam więc powinniśmy to robić. Nie mieliśmy z tym problemów w ostatnich dwóch kadencjach. Podejmowaliśmy tutaj odważne działania związane z legislacją. Jednym się one podobały, innym nie, natomiast to, co interesuje nas najbardziej, to efekt, skutek. Skutek na tej niwie został odniesiony.

Trzecia kwestia to kwestia edukacji, tej systemowej, jak zwiększenie lekcji wychowania komunikacyjnego w szkołach podstawowych. Wychowanie komunikacyjne weszło do podstawy programowej. Uzgodnienie ministra Andrzeja Adamczyka i ówczesnej minister edukacji Anny Zalewskiej bodajże w 2017 r. albo w 2018 r. od tego roku szkolnego zostało poszerzone właśnie dzięki uzgodnieniom ministra Adamczyka i prof. Czarnka. Teraz słyszymy o odchudzeniu podstawy programowej, natomiast nie powinniśmy pozwolić na to, aby to odchudzenie odbyło się kosztem tych lekcji. Budowa świadomości młodego pokolenia jest niezmiernie istotna. Młodzi ludzie, którzy później uzyskują uprawnienia – choćby te najprostsze, jak karta rowerowa, czy dalej, prawo jazdy – już w wieku kilku, kilkunastu lat muszą budować swoją świadomość odnośnie do bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Tutaj przyznaję rację panu dyrektorowi Romikowi, że ten komponent powinniśmy rozwijać, a nie w jakikolwiek sposób ograniczać.

W ramach edukacji to także działania cykliczne, działania punktowe jak kampanie społeczne. Ostatnia kampania spotowa pt. „Inni też popełniają błędy. Zwolnij" szokowała od strony pozytywnej wszystkich, którzy widzieli spot wzorowany na filmiku australijskim. To też przynosi swoje skutki. My zresztą też korzystaliśmy z tych narzędzi na przestrzeni ostatnich lat i też było to bardzo dobrze odbierane i oceniane przez specjalistów i ekspertów.

Oczywiście czwarty filar to egzekucja. Patrzę w kierunku panów oficerów Policji. To stała, jak najbardziej prewencyjna obecność na drogach. Te działania również były realizowane z dużą konsekwencją przez Inspekcję Transportu Drogowego. Minister Alvin Gajadhur oprócz tego, że rozwijał tę formację od strony kontroli na drogach pojazdów ciężkich czy autobusów, czy systemu CANARD, prowadził również różnego rodzaju działania edukacyjne związane z dziećmi, z osobami starszymi.

Taka wielowątkowa polityka bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez ostatnie lata była więc realizowana. Jej zwieńczeniem jest statystyka z 2022 r. Mieliśmy z ministrem Andrzejem Adamczykiem ogromną przyjemność, żeby w czerwcu poprzedniego roku odebrać w imieniu państwa polskiego, w imieniu wszystkich, którzy na co dzień korzystają z naszej infrastruktury drogowej, nagrodę PIN Award 2023 za największy postęp, jeżeli chodzi o BRD, dokonany w ostatnich latach przez wszystkie państwa europejskie, głównie oczywiście z Europy Zachodniej, a także przez państwa spoza Europy, które są zrzeszone w tym formacie. Polskie starania, polskie działania i polska skuteczność zostały więc docenione na arenie międzynarodowej. To też warto podkreślić. Mówię to po to, abyśmy nie zaprzestawali tego, co robiliśmy dobrze, aby nacisk na zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym cały czas był bardzo mocny.

Szanowni państwo, chcę jeszcze raz podziękować wszystkim, którzy na przestrzeni tych lat pracowali na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego to pierwszy podmiot, który przychodzi na myśl, ale są również wojewódzkie rady bezpieczeństwa ruchu drogowego rozsiane po 16 regionach Polski. Tam również tętni życie, tam również funkcjonują eksperci, którzy podpowiadają, stymulują i są bardzo wartościowi. Dziękuję wszystkim instytucjom tutaj obecnym, związanym z prowadzeniem inwestycji drogowych: Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad związanej z bazą ekspertów, Instytutowi Transportu Samochodowego, oczywiście Inspekcji Transportu Drogowego, pionowi odpowiedzialnemu za kontrole pojazdów ciężkich i pionowi odpowiedzialnemu za system CANARD. Dziękuję Policji, panom oficerom i przedstawicielom Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Możemy powiedzieć, że wykonaliśmy kawał dobrej roboty. Nie możemy mieć pełnej satysfakcji, bo jednak cały czas jest co poprawiać, natomiast konsekwencja i determinacja to coś, co powinno nam przyświecać w kolejnych latach. Na pewno nie powinniśmy zbaczać z realnych działań związanych z bezpieczeństwem w ruchu drogowym i wielowątkowego prowadzenia tego obszaru. Granie na wielu fortepianach naraz jest skuteczne, bo przynosi efekty, i po prostu trzeba to robić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję. Następna w kolejce jest pani przewodnicząca Matysiak. Bardzo proszę, pani przewodnicząca.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Bardzo dziękuję. Dzień dobry, panie ministrze. Wysoka Komisjo, tak, dobrze, że ponownie rozmawiamy na temat tego dokumentu. Warto dodać, że w poprzedniej kadencji na dyskusję poświęciliśmy 13 minut, więc trudno powiedzieć, żebyśmy wyczerpali temat. Dobrze, że ta debata ponownie ma miejsce i możemy to przedyskutować. Mam kilka tematów do podniesienia.

Jest jeszcze jedna rzecz w nawiązaniu do wypowiedzi pana posła Webera. Dobrze, że zaszły zmiany w prawie. Warto dodać, że głosowaliśmy i była ponadpartyjna zgoda co do tego, żeby poprawiać bezpieczeństwo w ruchu drogowym. O tym też warto pamiętać. Warto pamiętać o dokonaniach organizacji pozarządowych jak chociażby Miasto Jest Nasze i raportu „Chodzi o życie!", która to organizacja także mocno włączyła się w poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Osób, instytucji, podmiotów, którym faktycznie zależy na tym, żeby poprawiać BRD, jest więc więcej. Warto o nich pamiętać.

Myślę też, że to, że ofiar śmiertelnych na polskich drogach jest z roku na rok mniej, to dobra rzecz. Ona napawa optymizmem. Widać, że trend spadkowy utrzymuje się, natomiast powiedzmy sobie jasno, że to raczej umiarkowany optymizm. Polsce daleko jeszcze do Szwecji czy Danii, gdzie wskaźnik liczby ofiar na milion mieszkańców jest o połowę niższy. W raporcie czytamy, że polski wskaźnik – 51 ofiar na milion mieszkańców w 2022 r. – jest nieco wyższy od średniej unijnej wynoszącej 46. Warto dodać, że cele Unii Europejskiej są bardzo ambitne: aby zmniejszyć liczbę ofiar o połowę do 2030 r. i do zera w 2050 r. Oczywiście mam nadzieję, że uda się to osiągnąć, ale jest jeszcze naprawdę bardzo dużo pracy w tym zakresie.

Dane z raportu jasno pokazują, że śmiertelne żniwo zbiera nadmierna prędkość. To niestety plaga na polskich drogach. Warto zatrzymać się przy tej kwestii i zastanowić się, co jest powodem takiej sytuacji. Tych czynników jest sporo. Po pierwsze kierowcy nie boją się przekraczać prędkości, ponieważ uważają, że jeżdżą szybko, ale bezpiecznie. To jest oczywiście fałszywe stwierdzenie. Nie ma czegoś takiego. Wiele osób przekonuje się o tym dopiero w momencie, w którym wydarza się nieszczęście. Co jakiś czas przecież wstrząsają nami tragiczne informacje, doniesienia o sytuacjach, w których giną ludzie, i niestety nie ma to większego wpływu na zachowanie kierowców. Dominuje wyparcie, myślenie w takim stylu: „Szkoda, ale mnie to na pewno nie spotka, bo przecież jeżdżę bezpiecznie, umiem zapanować nad samochodem". Myślę, że właśnie tak podchodziło do tego tematu wielu sprawców, którzy potem zabili w wypadku albo siebie, albo innych.

Drugą kwestią, która powoduje nadmierną prędkość, jest pewność, że nikt nas nie złapie na gorącym uczynku. Z tym jest problem, gdyż nadal mamy za mało fotoradarów

i za mało odcinkowych pomiarów prędkości, tak samo jak patroli Policji na drogach, chociaż tutaj mam poczucie, że powinniśmy raczej dążyć do tego, żeby urządzeń było więcej, aby Policja mogła zajmować się innymi sprawami. Jedną z najskuteczniejszych metod zmniejszenia wypadków i przekraczania prędkości na drogach są surowe kary. Zresztą przekonaliśmy się o tym w ostatnim czasie, bo podwyższenie kar i grzywien za przewinienie na drogach uspokoiło zapędy kierowców i mogliśmy awansować w europejskich statystykach. To nie jest rzecz bez przyczyny, w parze z tym musi jednak iść większa wykrywalność takich przewinień. Można łatwo sprawdzić, jak wygląda zachowanie polskich kierowców, którzy przekraczają granicę i nagle zdejmują nogę gazu, zmieniają swoje nawyki. Dlaczego? Bo wiedzą, że za granicą nie unikną kary, a skoro jej nie unikną, będzie też dotkliwa, bo te kary są po prostu wysokie.

Kolejna kwestia jest taka, że część kierowców nadal wierzy w mit, że to piesi są głównymi winowajcami wypadków, choć w rzeczywistości jest zupełnie na odwrót. Myślę, że warto, abyśmy jako Komisja pamiętali o tym, że wszelkie zmiany w przepisach, które chronią pieszych czy rozwiązania infrastrukturalne, które uspokajają ruch, spotykają się z wyjątkowym oburzeniem, ale one są potrzebne. Mam też takie poczucie, że głośne oburzenie, które często słychać, to jest niewielka grupa, która głośno krzyczy, która postuluje to, żeby na przykład nie budować przejść, nie uruchamiać buspasów. To ją najbardziej słychać.

Kolejny temat, który jest istotny z punktu bezpieczeństwa ruchu drogowego, to fakt, że wpływ na to bezpieczeństwo może też mieć rozwój komunikacji publicznej, bo dzięki temu samochodów na drogach jest po prostu mniej.

Jest jeszcze jedna rzecz. Dane z raportu jasno pokazują, że do większej liczby wypadków nie prowadzi ani zły stan dróg, ani niesprzyjająca pogoda. Jest zupełnie odwrotnie. Najwięcej wypadków ma miejsce w miesiącach letnich, za dnia, na prostej drodze, przy dobrej pogodzie, w sytuacjach, w których kierujący ma pewnie poczucie, że może przyspieszyć, bo będzie jechał bezpiecznie.

Ostatnia kwestia to kwestia dotycząca zmian w systemie kształcenia kierowców. Mam poczucie, że w obecnej formule nie zapewnia się tego, żeby na polskie drogi wyjeżdżali kierowcy empatyczni. Tego w ogóle się nie uczy. Egzamin na prawo jazdy nie jest nastawiony na kwestie bezpiecznego zachowania się na drodze, a kursanci skupiają się głównie na szczegółowych przepisach i technicznej stronie poruszania się samochodem. Tutaj pewną nadzieję może dać wprowadzenie testu percepcji ryzyka po to, żeby lepiej uczyć się dostrzegania zagrożeń na drodze. To jest jedna ze zmian, o której eksperci mówią od lat. Ona wejdzie w życie najpóźniej do końca 2026 r. we wszystkich krajach UE, ale jest to efekt zmian na poziomie unijnym, nie jest to zatem inicjatywa polskich władz.

Mam poczucie, że jest jeszcze bardzo dużo do zrobienia. Byłoby ideałem, gdyby nikt na polskich drogach nie ginął. Myślę, że tak ambitne cele musimy sobie stawiać. Szokujące dane za 2022 r. o ponad 1800 osobach, które zginęły na polskich drogach w wypadkach, to, warto podkreślić, dramaty wszystkich tych rodzin, bliskich, przyjaciół, to także koszty, które ponosi państwo, także w perspektywie osób, które zostały ranne i poszkodowane. W naszym interesie jest, żeby do wypadków nie dochodziło i nie dochodziło do żadnej śmierci na drodze. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Pani przewodnicząca Sibińska, bardzo proszę.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, pani przewodnicząca Matysiak wyczerpała część tematów, które chciałam poruszyć. Wobec tego chciałabym skupić się tylko na jednym elemencie i przypomnieć kwestię dotyczącą inwestycji, ponieważ to też jest element bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wiem, że prace na DK22 na odcinku Gorzów – Strzelce Krajeńskie miały ruszyć w 2024 r., czyli w roku obecnym. Wykonawca dokumentacji obiecywał, że to ruszy do przodu. Chciałabym więc tylko dopytać. Jest to niezwykle ważne, ponieważ jest to odcinek, gdzie mnóstwo turystów, osób odpoczywających jeździ na jeziora. Tam jest szczątkowa ścieżka rowerowa. Brakuje bezpiecznego skrzyżowania w połączeniu DK22 z drogą powiatową w kierunku Wawrowa i Wojcieszyc. Ma tam być przygotowane

rondo. Wyjazd i ruch są tam ograniczone. Wielokrotnie to poruszałam, bardzo więc proszę pana ministra o informację, kiedy to wszystko ruszy, kiedy możemy się tego spodziewać, kiedy na tej drodze i na tym odcinku będzie bezpiecznie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Kolejna zgłosiła się pani posłanka Magdalena Kołodziejczak. Bardzo proszę.

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, to niezwykle budujące, że temat, o którym dzisiaj mówimy, tak bardzo nas wszystkich interesuje. Należy cieszyć się z osiągnięć, jakie już mamy, ale z drugiej strony ta dyskusja pokazuje, jak dużo jeszcze przed nami. Któryś z przedmówców martwił się, że podstawa programowa będzie zmniejszona, a ja myślę i upatruję w tym tego, że będzie trochę więcej czasu właśnie na to, żeby już od najmłodszych lat uczyć dzieci chociażby zachowania na drodze.

Mam pytanie odnośnie do mapy, którą tu mamy. Jak są klasyfikowane wypadki spowodowane na przykład przez turystów w trakcie przejazdu czy pobytu na danym terenie? Czy wchodzą one w liczbę wypadków w danym województwie? Patrzę na województwo pomorskie. Czy one są kwalifikowane do miejsca zamieszkania? Nie bardzo wiem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, kolejny mówca to pan Rafał Kasprzyk.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, żeby badać bezpieczeństwo na drogach, trzeba je budować i budować je bezpiecznie. Statystyki jasno to pokazują. Zresztą prawda jest taka, że bezpieczne są drogi ekspresowe, dwujezdniowe i jednojezdniowe o dwóch jezdniach. Takich dróg w świętokrzyskim jest bardzo mało, dlatego mówię o tym, że trzeba je budować. Właśnie wczoraj zginęła w okolicach Ostrowca kolejna osoba, powiększając tę niechlubną statystykę, niestety.

Muszę też skomentować słowa pana ministra Rafała Webera. To, że w świętokrzyskim jest tyle ofiar wypadków, również śmiertelnych, jest wynikiem tego, że jesteśmy bardzo wykluczonym komunikacyjnie regionem, nie tylko drogowo, ale i kolejowo. Przykładem działania pana ministra Adamczyka – nie wiem, jak je nazwać – niespójnym z realiami jest podpisanie, a ogłoszenie bodajże w 2022 r., rozpoczęcia projektu budowy obwodnicy Ostrowca Świętokrzyskiego w ciągu DK9. Akurat dzisiaj, dokładnie w tym dniu, mamy posiedzenie zespołu ds. regionu świętokrzyskiego poświęcone temu zagadnieniu. Panie ministrze, kończy się projektowanie tej obwodnicy i tej obwodnicy nie chce zupełnie nikt: ani mieszkańcy, ani włodarze miast, ani gmin ościennych. Dzisiaj jest wysłuchanie. Pana posła, który bez trybu komentuje, serdecznie zapraszam. Proszę uprzejmie posłuchać mieszkańców i tego, co mają do powiedzenia również w tym względzie.

Mój wniosek z raportu jest więc taki, że drogi, które muszą być budowane, muszą być budowane ze wszystkimi zabezpieczeniami dotyczącymi bezpieczeństwa. W szczególności muszą to być drogi ekspresowe. Akurat w województwie świętokrzyskim ich nie ma. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Kolejna zapisała się pani posłanka Barbara Oliwiecka. Widzę, że pani posłanka jest zajęta, w związku z tym poproszę… Jednak? Dobra.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Z pewnym niedowierzaniem spytałam kolegi, jacy mieszkańcy nie chcą obwodnicy, bo to jest paradoks. Mieszkańcy, którzy nie chcą obwodnicy, mają budowaną obwodnicę, a mieszkańcy Kalisza, którzy pragną, marzą i zabiegają o obwodnicę Kalisza, jedynego byłego miasta wojewódzkiego bez obwodnicy, tej obwodnicy wciąż nie mają. Może więc faktycznie trzeba – to do pana ministra – zweryfikować te projekty i przyspieszyć projekty tam, gdzie mieszkańcy naprawdę tego chcą.

Panie przewodniczący, pani Matysiak oczywiście wyczerpała temat. Bardzo szeroko nakreśliła wszystkie główne zagadnienia. Chcę zwrócić uwagę na dwa aspekty, jeżeli państwo pozwolą.

Jednym z najczęstszych zachowań, które przyczyniają się do wypadków, jest nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu. Kolejnym jest to, co mówiła pani Matysiak, czyli niedostosowanie prędkości do warunków ruchu. O ile niedostosowanie prędkości to kwestia w dużej mierze edukacji, mentalności, etycznego zachowania, o tyle na nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu można mieć wpływ. Jeżeli były podejmowane akcje i działania mające na celu na przykład doświetlenie przejść dla pieszych, może warto zweryfikować, czy nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu mogłoby być w dużej mierze ograniczone, gdyby przyjrzeć się oznakowaniu, na przykład oznakowaniu skrzyżowań. Są znaki odblaskowe, są ledowe taśmy, które można stosować. Być może to również by to poprawiło. Warto się temu przyjrzeć szczególnie na drogach powiatowych, bo z raportu wynika, że do największej liczby wypadków dochodzi na drogach powiatowych, gdzie infrastruktura znakowa bywa bardzo zaniedbana. To jest taka uwaga.

Padały też słowa o edukacji. Szanowni państwo, to jest podstawa wszystkiego. Chciałam zabrać głos w kontekście edukacji rowerowej. Sprawcy wypadków na trzecim miejscu poruszali się właśnie rowerem. Samochód oczywiście wiedzie prym, jak spojrzycie państwo na 24. stronę raportu, to jest to 13 945 sprawców, natomiast rower i samochód ciężarowy… To jest bardzo zastanawiające, że ta różnica jest bardzo niewielka, bo to niecałe 300 osób.

Nawiązuję tutaj właśnie do edukacji rowerowej. Moim zdaniem absolutnie brakuje jej w szkołach. Dzieci nie mają takiego obowiązku, jest dowolność w zdawaniu na kartę rowerową. Jest kilka lekcji w czwartej klasie i zajęcia tylko i wyłącznie na boiskach szkolnych albo w parkach symulujących układ drogowy, co jest bardzo odrealnione. Jednocześnie, kiedy weźmiemy pod uwagę to, że powyżej 10 roku życia nie można jeździć po chodniku, rodzi to bardzo dużo niebezpieczeństw. Również jazda po chodniku jest niebezpieczna. Infrastruktura rowerowa powstaje głównie przy remontach ulic ze środków unijnych. Mówię tu o miastach i powiatach. To wiemy. Wciąż brakuje nakładów na celową budowę infrastruktury rowerowej.

Mój apel do ministerstwa jest więc o to, żeby przyjrzeć się temu i zwiększyć edukację rowerową i inwestycje na infrastrukturę rowerową, szczególnie na drogach powiatowych, w miastach. Nie chcę powiedzieć, że każde dziecko powinno mieć obowiązek szkolny, ale na pewno powinno być mocno zachęcane do tego, żeby potrafiło bezpiecznie poruszać się rowerem. Jako posłowie i ministerstwo powinniśmy zapewnić bezpieczną infrastrukturę. Ślicznie dziękuję.

Jest jeszcze jedna ważna rzecz. Szanowni państwo, nawiązuję. Kaliskie stowarzyszenie Kask Jest Cool przygotowuje – już przysłało je do mnie, oficjalnie złoży również do sekretariatu – pismo do Komisji w sprawie kasków, tzn. w sprawie zmian w prawie dotyczących obowiązku noszenia kasków, zachęcania do tego, żeby dzieci poruszające się rowerem, ale również hulajnogą i rolkami, miały obowiązek zakładania kasku. Myślę, że to też zwiększy bezpieczeństwo, ale oczywiście to jest temat do dyskusji, bo zawsze lepiej działa edukacja niż obowiązek prawny. Myślę, że na następnym posiedzeniu Komisji pismo to wpłynie. Zachęcam państwa do tego, żeby zwrócić na to uwagę i włączyć się w akcję edukacyjną w tym zakresie. Ślicznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Kolejny zapisał się pan poseł przewodniczący Adamczyk. Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, to, o czym tutaj mowa – szczególnie zaakcentował to w swoim wystąpieniu pan minister, pan poseł Rafał Weber – dla nas wszystkich ma kolosalne znaczenie, bez względu na to, w którym klubie parlamentarnym zasiadamy czy w której z organizacji pracujemy i działamy na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Pragnąłbym uzupełnić tę debatę i dyskusję o jeden wątek. Otóż na przestrzeni wielu lat kwestie związane z podniesieniem bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a co za tym idzie, ze zwiększonymi wydatkami z budżetu państwa, niestety wielokrotnie przegry-

wały z większymi potrzebami. W przypadku działań na przestrzeni ostatnich 10 lat mamy do czynienia ze zjawiskiem, którego konkluzja może być argumentem w każdej debacie na temat środków budżetowych, które należy przeznaczać na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Według analiz zleconych przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego koszt społeczny wszystkich wypadków drogowych w 2018 r. to było 56,6 mld zł. Tyle kosztowały gospodarkę narodową wszystkie wypadki, zdarzenia na polskich drogach. W 2022 r. to 35,8 mld zł. To są wydatki roczne. Jeżeli więc ktokolwiek ma wątpliwości co do tego, że wydatki są zbyt duże na realizację inwestycji komunikacyjnych, drogowych, poprawiających stan bezpieczeństwa w infrastrukturze drogowej, to te informacje, te dane powinny być wystarczającym argumentem.

Kiedy słyszę, że poza drogami ekspresowymi, dwujezdniowymi, drogami szybkiego ruchu niewiele albo mało dzieje się chociażby na drogach municypalnych, to nie jest to zgodne z prawdą. Od 2018 r. do 2023 r. włącznie państwo polskie wydało kwotę ponad 24 mld zł na wsparcie samorządów w modernizacji, przebudowie, budowie dróg. Jeżeli założymy, że samorządy zaangażowały po swojej stronie zbliżoną kwotę, to w ostatnich latach mamy wydatek rzędu 40 mld zł. To oczywiście przynosi efekty. To kosztuje. To jest duży wysiłek finansowy, który warto ponieść. Koncentruję się teraz na sprawach związanych z finansowaniem inwestycji w obszarze infrastruktury drogowej na drogach. Jak powiedziałem, pan minister Rafał Weber znakomicie opisał wszystkie trzy sfery naszych działań, które przynoszą efekty w postaci poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Padło pytanie o Łódź, o to, czy coś będzie się działo wokół Łodzi. Nie ma już osoby, która zadawała to pytanie, ale przypomnę, że w aglomeracji łódzkiej powstał kolejny odcinek drogi ekspresowej S14, który zamknął ring wokół tego dużego miasta, co spowodowało, że wyprowadziliśmy gros ruchu samochodowego na bezpieczne drogi samochodowe. Pan poseł mówi o obwodnicy, której nikt nie chce. Ostatnio jest to coraz częstsze zjawisko, że obwodnica nie jest pożądana. Oczywiście jest pożądana u sąsiadów, ale nie jest pożądana tam, gdzie jest planowana, co wynika ze studium, z analiz projektowych, ze studium wykonalności. Po prostu tak już jest. Spotkałem się z protestem przeciw próbie budowy wiaduktu kolejowego nad przejazdem, na którym dochodzi do śmiertelnych wypadków. Protest trwa, taka inicjatywa jest blokowana. Jak powiedziałem, to nie jedyna z tych inicjatyw, które zmierzają do tego, aby zablokować inwestycje drogowe. Myślę, że szczególna rola parlamentarzystów, samorządowców jest w tym, żeby przekonywać oponentów tych inwestycji do tego, żeby jednak te inwestycje realizować.

Jeszcze jedna uwaga. To już życzenie. Pan poseł Rafał Weber mówił o nagrodzie, jaką Polska została wyróżniona. Mam tutaj na myśli Europejską Radę Bezpieczeństwa Transportu. Otóż to jest niebagatelne wyróżnienie. Niesie ono ze sobą przede wszystkim rekomendacje dla państw UE na temat tego, jakie działania należy przedsięwziąć, żeby zmniejszyć ilość wypadków, zdarzeń drogowych, a zwiększyć bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Rekomendacje te opierają się na działaniach, które prowadzone są w państwie, które zostało wyróżnione. Nagroda jest ważna, ponieważ bywają lata, że nie zostaje ona przyznana żadnemu z państw dlatego, że nie nastąpiła szczególna poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Polsce, Polakom, wszystkim nam życzę kolejnych edycji takich nagród, które Polsce zostaną przyznane. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję. Kolejna osoba, która się zapisała, to pan poseł Zawieja, o ile dobrze zapisałem. Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Bardzo się cieszę z tej dyskusji. Chciałbym podsunąć pewien pomysł. Bardzo dobrym narzędziem jest System Ewidencji Wypadków i Kolizji, który, jak wiadomo, prowadzi Komenda Główna Policji. Wiadomo, że zwiększone środki kiedyś – mam nadzieję, że już niebawem – do nas przybędą. Część z nich już zresztą przybyła.

Jest coś, co robiliśmy w moim ukochanym Poznaniu w zakresie ITS-u, czyli tzw. Centrum Sterowania Ruchem. Można pomyśleć o jakimś wsparciu krajowym również

na najbardziej niebezpiecznych miejscach, aby przez system pętli detekcyjnych, co niestety wiąże się z trochę większymi kosztami niż mała architektura… U nas, na naszym przykładzie, w którym z boku trochę uczestniczyłem, przed każdą taką krzyżówką budowane były trzy pętle detekcyjne. Na tych miejscach udawało się to robić również przy dotacjach unijnych. Wiem, że jest to dość trudne, jeżeli chodzi o drogi szybkiego ruchu czy drogi o najwyższym standardzie, ale wydaje mi się, że skoro zarządcami 95% dróg jest strona samorządowa, to nostalgicznie można byłoby pomyśleć o jakimś programie krajowym, który znacząco by ich wsparł, patrząc na środki z KPO, aby jak najwięcej wypadków i kolizji było na drogach samorządowych. To jest aspekt rozszerzonego ITS-u i ewentualnego centralnego wsparcia zarządców dróg samorządowych w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Habura, bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Habura (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, niewątpliwie na poprawę stanu bezpieczeństwa wpłynęła poprawa jakości dróg powiatowych i gminnych. Było to efektem dużej determinacji samorządów, które mimo bardzo ograniczonych środków – przypomnijmy, że Polski Ład bardzo negatywnie wpłynął na stan finansów samorządów, w znacznym stopniu je ograniczając – wychodząc naprzeciw potrzebom i oczekiwaniom mieszkańców bardzo dużo środków, które, jak wspomniałem, były ograniczone, przeznaczały na remonty dróg.

Elementem wspomagającym był co prawda rządowy fundusz rozwoju dróg lokalnych, który, przypomnę, był kontynuacją poprzedniego programu, tzw. schetynówek. Tyle tylko że w bardzo wielu przypadkach dochodziło do takiej sytuacji, że kiedy samorządy otrzymywały środki, o jakie wnioskowały na dane zadanie, okazywało się, że w wyniku inflacji, która wtedy była olbrzymia, w bardzo wielu przypadkach środki te wystarczały na realizację 50% tego, co było zakładane. To wymuszało na samorządach ograniczenie zakresu planowanych prac bądź dokładanie do tych zadań środków własnych, a to oczywiście odbywało się kosztem innych zadań, które samorządy miały do realizowania. Były też jednak takie przypadki, wynikające z braku transparentności przyznawania tych środków w ramach Polskiego Ładu, że kiedy środki te nie zostały przyznane, zwracaliśmy się z pytaniem: „Dlaczego? Jakie były kryteria?”, a padała odpowiedź: „Nie dostaliście z braku środków”. To była odpowiedź na pytanie samorządów, dlaczego tych środków nie było.

Nie przeceniałbym więc rządowego programu rozwoju dróg lokalnych, choć oczywiście pomagał w realizacji szeregu zadań. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Kolejna zapisała się pani posłanka Niezgodzka. Zamykam listę osób, które się zgłosiły.

Szanowni państwo, informuję, że jeżeli nie skończymy w okolicach 15 minut, to po rozpoczęciu posiedzenia będziemy tutaj wracać. Zachęcam więc do dyscypliny czasowej, jeżeli mielibyśmy zamknąć to posiedzenie Komisji przed rozpoczęciem posiedzenia.

Pani posłanka Niezgodzka.

Poseł Jolanta Niezgodzka (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Dolny Śląsk na tle tych wskaźników też nie wygląda zbyt dobrze, dlatego szczególnie chciałabym zwrócić uwagę pana ministra na bezpieczeństwo na DK94 w gminie Siechnice. To gmina bezpośrednio przylegająca do Wrocławia. Na tej drodze regularnie dochodzi do kolizji, do zdarzeń drogowych, gdzie poszkodowanymi i ofiarami są piesi i rowerzyści. Samorządowcy i mieszkańcy wielokrotnie apelowali w tej sprawie, zwracali się z wnioskiem o doświetlenie przejść dla pieszych, o przebudowę tych przejść na DK94.

Większość postulatów dotyczyła oczywiście budowy ciągów pieszo-rowerowych. Nie będę ich tutaj wszystkich wymieniać, ale zwrócę się w prośbą do pana ministra, żeby w najbliższych planach, właśnie w kontekście poprawy bezpieczeństwa, uwzględnić

na tej drodze bezpieczne ciągi pieszo-rowerowe, bezpieczne skręty do stref dla przedsiębiorców, wykonanie zatoczek, wiat przystankowych. Oczywiście coś w tym kontekście zaczęło się dziać, bo generalna dyrekcja ogłosiła, a w zasadzie zakończyła postępowanie na jednym nowym przejściu i doświetlenie trzech miejsc, ale to jest dopiero początek. To jest dopiero realizacja jednego z wielu postulatów, dlatego jest serdeczna prośba do pana ministra, żeby zwrócić szczególną uwagę na poprawę bezpieczeństwa właśnie na DK94, szczególnie na odcinku w gminie Siechnice. Serdecznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Kolejny zgłosił się pan poseł Mrówczyński. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Aleksander Mikołaj Mrówczyński (PiS):

Dziękuję bardzo. Wysoka Komisjo, panie przewodniczący, jestem zdumiony kilkoma wypowiedziami chyba w myśl powiedzenia „Im lepiej, tym gorzej". Spójrzmy na ostatnie osiem lat. To były najlepsze lata Rzeczypospolitej, jeżeli chodzi o poprawę bezpieczeństwa na drogach. Zwróćmy uwagę. Niejednokrotnie patrzymy na drogi ekspresowe, ale spójrzmy na drogi gminne, drogi powiatowe. Spójrzmy głębiej, w sołectwach. Tym, którzy tego nie widzą, proponuję, by, jak poprawi się pogoda, w sobotę, w niedzielę wybrali się na spacer i poszli do swojej miejscowości, przymknęli oczy i pomyśleli, co było ileś lat temu. Szanowni państwo, to niebotyczna zmiana.

Jeśli mówimy o poprawie bezpieczeństwa, to powiem chociażby na przykładzie mojego miasta, a jestem z Chojnic, gdzie lokalne władze wcale nie są po stronie PiS-u. To współdziałanie, pozyskiwanie środków z różnych funduszy pozwoliło na to, by na przykład karetki szybciej dojeżdżały do szpitala. Te zadania nie byłyby wykonane, gdyby nie rządowe programy. Było ich bez liku. Świetnie, że samorządy współdziałały z rządem, z posłem. Wskazywaliśmy miejsca, szukaliśmy środków, oczywiście także przy udziale środków samorządowych. To kapitalne 100 obwodnic wzdłuż dróg krajowych, to nasz kapitalny program 100 obwodnic wzdłuż dróg, uwaga, wojewódzkich. To współdziałanie z marszałkami. Nie widzimy tego? Szanowni państwo, otwórzmy oczy.

Dziękuję panu ministrowi Adamczykowi, dziękuję Ministerstwu Infrastruktury właśnie za ten okres, za czas działania i dbania o drogi gminne w sołectwach, o 100, a niekiedy o 200 metrów do kilometra. Jedźcie tam państwo na spotkanie, by zobaczyć, jak wdzięczni ludzie za to, że mogą przejechać czy przejść suchą nogą. Bardzo, bardzo za to dziękuję. Prosiłbym, żebyśmy umieli to docenić.

Życzę nowemu rządowi, żeby wykonał przynajmniej tyle, żeby były jakiekolwiek programy rządowe. Po wynikach poznamy. Tego życzę. Naprawdę tego życzę, wszak chodzi nam o poprawę bezpieczeństwa. Ona nie jest mierzalna wypadkami śmiertelnymi, bo później one niewiele się zmniejszą, ale jest mierzalna na przykład czasem dojazdu karetki od miejsca zamieszkania do szpitala. Zwróćcie państwo na to uwagę.

Jeszcze jedno. Mam apel do kierowców. Im lepiej, tym gorzej. Jak jeździmy świetnymi drogami, zachowajmy o wiele większe bezpieczeństwo. Mam jeszcze jeden apel. Proszę o większą edukację. Proszę o większą edukację, wszak nasze dzieci, nasze wnuki potrafią nauczyć nas wielu rzeczy. Jeszcze raz bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Kolejny zgłosił się pan poseł Kmita. Bardzo proszę.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, najpierw odniosę się do słów pana Krzysztofa Habury, który, jak myślę, nie ma wiedzy. Szkoda, że już wyszedł. Mówił o tym, że w przypadku Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg część samorządów po złożeniu wniosków otrzymywała zaledwie fragment dofinansowania, ponieważ koszty znacząco wzrastały.

Przez trzy i pół roku byłem wojewodą małopolskim i muszę przyznać, że ta teza jest nieprawdziwa. Otóż w większości naborów, które ogłaszaliśmy w związku z oszczędnościami, wchodziły kolejne zadania z listy rezerwowej. Nie wiem więc, skąd czerpał wiedzę pan poseł Habura, natomiast warto sprostować tę wiedzę, żeby Wysoka Komisja miała świadomość tego, jaka jest rzeczywistość. Dzięki gigantycznym środkom rządowym, które zostały przekazane, w samej Małopolsce udało się zmodernizować ponad 1300 km

dróg lokalnych i nie było takiego przypadku, że w naborze kolejne zadania z list rezerwowych nie wchodziły do realizacji właśnie w związku z oszczędnościami na poszczególnych przetargach. To sprostowanie do pana Krzysztofa Habury.

Moja druga prośba jest taka, żeby we wskaźniku zagrożenia w województwach w 2022 r. brać pod uwagę także natężenie ruchu na głównych drogach. Wydaje się, że wskaźniki, które zostały tutaj zaprezentowane, są ciekawe, ale chwilę temu kontaktowałem się z ekspertem do spraw bezpieczeństwa ruchu drogowego i zasugerował, żeby w przypadku kolejnych prezentacji pokazywać także te argumenty i te aspekty.

Moja trzecia prośba to prośba o odpowiedź w formie pisemnej. Zostałem zaniepokojony wypowiedzią, którą pan minister Małolepszak przekazał w „Rzeczpospolitej" o nowym podejściu do infrastruktury kolejowej. Wydawać by się mogło, że kolej i drogi nie mają wiele wspólnego, ale sądzę wręcz odwrotnie. Modernizacja infrastruktury kolejowej przyczynia się do tego, że wielu kierowców samochodów przesiada się na transport publiczny. Widać to chociażby w przypadku bardzo zmodernizowanej i o dużym obłożeniu linii Kraków – Katowice czy Krajów – Tarnów, gdzie przewozy autobusowe zostały niemal zastąpione świetnie rozwijającym się transportem regionalnym. Szybki czas przejazdu z Krakowa do Katowic, nawet poniżej godziny, podobnie jak do Tarnowa, wskazuje, że bardzo wielu pasażerów wybiera kolej jako konkurencyjną dużo bardziej niż nawet dojazd własnym samochodem.

W tym aspekcie chciałem zadać pytanie dotyczące przyszłości „Kolej plus", ponieważ z wypowiedzi ministra infrastruktury, pana ministra Małolepszaka, wynika, że być może weryfikowane będzie podejście do programu „Kolej plus". Szczególnie interesuje mnie odcinek Kraków – Myślenice i Kraków – Olkusz. Czy Ministerstwo Infrastruktury zamierza kontynuować działania zmierzające do budowy tych dwóch linii kolejowych? Pytam m.in. dlatego, że odcinek…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam bardzo, panie pośle. Mamy raport bezpieczeństwa…

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Już kończę. Obiecuję, kończę, dosłownie dwa zdania.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Nie o to chodzi. Mamy raport bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a pan mówi o kolei.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Wiem. Panie przewodniczący, sekundka. Otóż bardzo mocno obciążony jest odcinek drogi krajowej S7: Kraków – Myślenice. Granica przepustowości jest w tej chwili bardzo mocno napięta. Nie chcę powiedzieć, że dla tego odcinka jest już wyczerpana. Mówi się o budowie nowego odcinka S7, ale bez budowy nowej linii kolejowej bezpieczeństwo na tym odcinku nie poprawi się. Stąd moje pytanie właśnie w aspekcie bezpieczeństwa na drogach. Czy resort infrastruktury mając na uwadze kwestię bezpieczeństwa na drogach, zamierza także kontynuować strategicznie ważne inwestycje „Kolej plus" w Małopolsce: Kraków – Niepołomice, Kraków – Myślenice i Kraków – Olkusz? Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Panie pośle, bardzo proszę, żeby zapytania w takich sprawach, które de facto są poza przedmiotem obrad Komisji, z uwagi na ich merytoryczną wartość kierować do ministerstwa w formie zapytania poselskiego bądź interpelacji, bo jednak wszyscy wiemy, w jaki sposób ministerstwo funkcjonuje. Tutaj mamy panów ministrów odpowiedzialnych za inwestycje i politykę w zakresie ruchu drogowego. Myślę, że to jest miejsce na pytania tego dotyczące. W zakresie inwestycji kolejowych mam natomiast wrażenie, że głębsza odpowiedź, o którą pewnie panu posłowi chodzi, byłaby możliwa do udzielenia przez osoby, które na co dzień ponoszą odpowiedzialność w tych obszarach.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Dlatego poprosiłem o odpowiedź pisemną.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Tak, ale zachęcam do tego, żeby skierować pytanie bezpośrednio do departamentu, który za to odpowiada. Jest jeszcze jedna rzecz. Ponieważ pan poseł Habura musiał udać się na posiedzenie własnego klubu, w związku z tym nie może sprostować oczywistych nieprawdziwych informacji pana posła. Otóż pan poseł Habura był starostą powiatu pabianickiego, w związku z czym doskonale rozumie, w jaki sposób te fundusze działały. Do jednych jednostek samorządu trafiały fundusze, a do innych jednostek te fundusze nie trafiały. Wszyscy możemy udawać, że nie chodziło o politykę, ale…

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Panie przewodniczący, nie mówiłem, gdzie trafiały ani gdzie nie trafiały, tylko mówiłem o faktach dotyczących Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, nie przerywałem panu wypowiedzi. Bardzo proszę o okazanie minimum cierpliwości, naprawdę. RFRD był funduszem upolitycznionym i samorządowcy mają w tej sprawie taką samą ocenę niezależnie od tego, jaką reprezentują…

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Nie w Małopolsce.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Być może nie było tak w Małopolsce, natomiast przypominam, że pan poseł Habura był starostą powiatu pabianickiego i doskonale rozumiał, jak ten fundusz działa. Do jednych samorządów pieniądze trafiały, do innych pieniądze nie trafiały. Dziwnym zrządzeniem losu to zawsze były te same grupy.

Przechodzimy do formuły ad vocem, ponieważ wyczerpaliśmy listę mówców, państwa posłów, którzy zapisali się po raz pierwszy. Bardzo proszę o naprawdę krótkie wypowiedzi. Mamy troje posłów zapisanych w tej formule. Jest pani przewodnicząca Matysiak, jest pan poseł Weber i pan poseł Kasprzyk. Po tej krótkiej, dosłownie minutowej, rundzie zarządzę przerwę i spotkamy się 10 minut po zakończeniu ostatniego głosowania w tej samej sali. Pan poseł Weber, bardzo proszę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panie przewodniczący, mam wypowiedź dłuższą niż na minutę, więc teraz zrezygnuję, a skorzystam z tego prawa, jak spotkamy się po głosowaniach, po powrocie do Komisji Infrastruktury. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję. Pan poseł Kasprzyk.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Szanując czas wszystkich, nie będę rozwijał wypowiedzi ad vocem do pana ministra Adamczyka. Zaproszę go tylko, jeżeli ma taką możliwość. Zapraszam o godz. 12:30, będą władze miasta Ostrowca i gmin ościennych, mieszkańcy, którym, jak myślę, warto wytłumaczyć pańską decyzję o budowie tej obwodnicy w takim przebiegu. Godz. 12:30.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Myślę, że to bardzo dobre zaproszenie. Dziękuję, panie pośle. Pani przewodnicząca Matysiak, bardzo proszę.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Spytam o jeszcze jedną rzecz. Oczywiście dołączam się do pytania posła Bliźniuka, który pytał o wskaźniki dla województwa łódzkiego. Pewnie państwo odpowiecie.

Interesuje mnie jednak jedna rzecz. Na slajdzie widzimy teraz wskaźniki zagrożenia w różnych województwach. Chciałabym zapytać, jak analizujecie państwo te wskaźniki na przykład tam, gdzie są one najwyższe. Jak porównujecie to z innymi województwami, jakie wyciągacie wnioski i jakie wdrażacie rozwiązania? Myślę, że to też jest sygnał, że akurat w jednym województwie jakiś wskaźnik szybuje, wzrasta. Z czego to wynika? Prosiłabym o to, żeby powiedzieć na ten temat więcej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Zarządzam przerwę. Spotykamy się w tej sali 10 minut po zakończeniu ostatniego głosowania na sali plenarnej. Dziękuję bardzo.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Witam serdecznie po przerwie. Rozpoczynamy dalszą część posiedzenia Komisji, kontynuację rozpatrzenia dokumentu przekazanego przez prezesa Rady Ministrów: „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2022 r.".

Przypominam, że podczas pierwszej części posiedzenia odbyliśmy szeroką dyskusję. Były jeszcze zgłoszenia do dyskusji, więc będziemy kontynuować. Ostatni zgłaszał się do głosu pan poseł Weber, później pan prezes Furgalski, pan prezes Bęben, który jest z nami. Było też zgłoszenie strony społecznej na końcu stołu. Przepraszam, ale poproszę o podanie imienia i nazwiska w momencie, kiedy będzie pan zabierał głos. Pan poseł Weber, proszę bardzo.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Szanowni państwo, kontynuując wątek związany z inwestycjami infrastrukturalnymi, które, jak tu zostało słusznie zauważone, mocno wpływają na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jesteśmy na początku roku. Ci, którzy interesują się sprawami lokalnymi, wiedzą, że samorządy: i rodzaju gminnego, i rodzaju powiatowego, skonstruowały już swoje budżety na 2024 r. Z którymkolwiek z burmistrzów, starostów czy wójtów nie rozmawiam, mówi o historycznym budżecie, o rekordowych nakładach na inwestycje, w głównej mierze na inwestycje infrastrukturalne, a dużą częścią tych inwestycji są środki pozyskane w 2022 r. czy w 2023 r. właśnie z różnego rodzaju narzędzi stworzonych przez rząd Prawa i Sprawiedliwości.

Ad vocem pana starosty pabianickiego powiem więc, że głos samorządów jest zupełnie inny. Jest odmienny od pana posła, niestety już teraz nieobecnego na posiedzeniu. Myślę, że warto na spokojnie porozmawiać chociażby na temat Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, który jest w dyspozycji ministra infrastruktury, poświęcić temu tematowi dłuższą chwilę, pokazać statystyki, pokazać ilość zadań dofinansowanych od 2019 r. do 2024 r., pokazać materialny efekt w postaci dziesiątków tysięcy kilometrów dróg gminnych i powiatowych, które zostały albo zbudowane, albo przebudowane, albo wyremontowane przy wsparciu tego funduszu.

Warto pokazać jego zalety. Zaletą jest możliwość uzyskania maksymalnego dofinansowania w wysokości 30 mln zł. Poprzednik tego funduszu to 3 mln zł. Kolejna zaleta to możliwość realizacji zadań w trybie wieloletnim. Poprzednik tego funduszu funkcjonował tylko i wyłącznie w trybie jednorocznym. Jest też wartość dofinansowania, która dochodziła nawet do 80%, a poprzednik to tylko i wyłącznie 50%. Te trzy zasadnicze różnice warto podkreślić, warto je uwypuklić.

Jeżeli jest przestrzeń do jakiejkolwiek zmiany legislacyjnej w tym zakresie, jesteśmy otwarci. Przypominam, że jeżeli chodzi o zmiany prawne Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, to od 2019 r. było ich kilka. W głównej mierze polegały na poszerzeniu zakresu samorządów, a także poszerzeniu finansowym tego funduszu właśnie po to, aby zrealizować jak najwięcej zadań. Na przykład 2021 r. to zadania skupione tylko i wyłącznie na bezpiecznej infrastrukturze drogowej, na doświetleniu przejść dla pieszych, ale 2023 r. to zadania, które polegały na budowie chodników, ciągów pieszo-rowerowych, zatoczek autobusowych. Miliard złotych w skali całego kraju przeznaczono na te inwestycje właśnie decyzją z 2023 r.

Panie przewodniczący, nie wiem, czy w planie pracy Komisji Infrastruktury jest założona debata na temat Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Jeżeli nie, to myślę, że jest regulamin Sejmu, który można tutaj wykorzystać, aby wnieść o dyskusję w tym zakresie. Bardzo mocno się nad tym zastanowimy, aby na liczbach i faktach pokazać zasadność stworzenia tego funduszu, a także liczbę zrealizowanych zadań.

Jeżeli słyszę, że na jakieś inwestycje zabrakło środków, to wspomnę chociażby 2019 r., w którym, drodzy państwo, we wszystkich województwach dofinansowane zostały nie tylko listy podstawowe, ale również rezerwowe, a były takie województwa, w któ-

rych ogłoszone były drugie nabory, ponieważ były takie oszczędności, które po prostu na to pozwalały. Można więc powiedzieć, że każdy, kto złożył wniosek od strony formalnej właściwy i prawidłowy, miał szansę uzyskać dofinansowanie. Jak mówię, warto przedstawić te dane na Komisji Infrastruktury.

Konkludując dyskusję na temat wsparcia samorządów, tego, czy było wysokie, czy było niskie, czy było dla każdego, czy było dla wybranych, trzeba odnieść się do rzeczywistości, do stanu faktycznego sprzed lat, trzeba porównać to do instrumentów stworzonych między 2008 r. a 2015 r., bo wtedy możemy wyrobić sobie rzetelną i obiektywną ocenę wsparcia finansowego, które było kierowane do jednostek samorządu terytorialnego.

Druga kwestia to kwestia wyznaczania wariantów obwodnic. Wyłoniła się dyskusja na temat „Programu 100 obwodnic" i konkretnych dwóch obwodnic: obwodnicy Ostrowca Świętokrzyskiego, czyli DK9, i obwodnicy Kalisza, czyli DK25. Szanowni państwo, jeżeli chodzi o DK9, w przerwie posiedzenia rozmawiałem już z panem posłem, który ten temat podniósł. Decyzja środowiskowa, czyli wyznaczenie wariantu na ten odcinek, została…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie ministrze, bardzo przepraszam, ale to posiedzenie Komisji zamienia się w dyskusję na temat programu kolejowego i programu drogowego. Rozumiem, że na obrzeżach raportu jest potrzeba dyskutowania o różnego rodzaju projektach, i zapewniam pana, że, choć wydaje mi się, że pan nie zgłaszał propozycji do planu pracy, propozycje dotyczące perspektywy infrastruktury drogowej i kolejowej są ujęte i będziemy o nich dyskutować. Wtedy będzie możliwość dyskutowania na temat kolejnych konkretnych projektów infrastrukturalnych. Nie chciałbym natomiast, żeby posiedzenia Komisji zamieniały się w dyskusję o wszystkim, bo wtedy nie ma z tego żadnego merytorycznego uzysku i nie ma merytorycznego uzasadnienia. Czy w związku z tym, panie pośle, ma pan jeszcze do dodania jakieś refleksje w temacie raportu? Jeżeli jest to temat związany z budową dróg i z tym, co robił poprzedni rząd, to myślę, że można spokojnie wyjaśnić to w rozmowie z panem posłem w cztery oczy i nie będzie z tym żadnego problemu.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panie przewodniczący, pozwoli pan, że skończę myśl, że skończę to, co chcę powiedzieć. Jest to temat związany z bezpieczeństwem. Nikt nie podważa, że inwestycje infrastrukturalne, inwestycje drogowe wpływają na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam bardzo, spór o to, czy mieszkańcy chcą, czy nie chcą, nie jest związany z bezpieczeństwem, tylko z kwestiami związanymi z konsultacjami społecznymi. To jest zupełnie inny temat.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Może pan próbować ucinać tę dyskusję, przeszkadzać w wypowiedzi. Takie standardy pan wprowadza. Jak widać, robi pan to z lubością.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Korzystam ze standardów, które pan również w poprzedniej kadencji był uprzejmy wprowadzać.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Ale przewodniczącym w poprzedniej kadencji był poseł Platformy Obywatelskiej.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, apeluję do pana. Czy ma pan propozycje czy uwagi związane z raportem, który jest przedmiotem prac Komisji?

Poseł Rafał Weber (PiS):

Cały czas o tym mówię, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Mówi pan o sporze z innym posłem, który to spór dotyczy budowy konkretnej drogi, a nie raportu, o którym rozmawiamy.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panie przewodniczący, cały czas o tym mówię. Inwestycje drogowe wpływają na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Skończyłbym, gdyby nie wciął się pan w ten temat. To pan sztucznie przedłuża tę dyskusję, nie pozwala mi dość do końca i wprowadza niepotrzebny zamęt.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

To bardzo proszę zmierzać do końca.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Jeżeli chodzi o obwodnicę, decyzja środowiskowa wydana w 2014 r. bądź 2015 r… Dlatego było ogłoszenie przetargu, aby ta decyzja środowiskowa nie wygasła i była aktualna. Wszyscy wiemy, jak trudno powrócić do tych prac środowiskowych i wyznaczenia wariantu, który uzyskuje ostateczną i prawomocną decyzję środowiskową. Podobna sytuacja miała miejsce, jeżeli chodzi o obwodnicę Kalisza. Tam również były dyskusje między samorządami Kalisza oraz Nowych Skalmierzyc o tym, który wariant wybrać: czy wariant V, czy wariant VI.

Takie dyskusje są oczywiście naturalne. Tego nie unikniemy. Konia z rzędem temu, kto uniknie dywagacji i konsultacji społecznych. Mieszkańcy mają przecież prawo wypowiadać się odnośnie do wariantu, jeżeli chodzi o jego przebieg i wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Chcemy przecież, żeby mieszkańcy mieli w tym jak największy udział. Tam te dyskusje wydłużyły ten proces. Co natomiast najważniejsze, jeżeli chodzi o obwodnicę Kalisza, od 2021 r. jest ona na liście podstawowej „Programu budowy 100 obwodnic”. Ma przeznaczone dofinansowanie i po zakończeniu prac przygotowawczych będzie mogła wejść w fazę realizacji.

Drodzy państwo, warto więc na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym w odniesieniu do inwestycji drogowych rozmawiać w poważny, autentyczny i rzeczowy sposób. Oczywiście można próbować podważać zasadność jednego czy drugiego funduszu, można próbować podważać zasadność budowy jednej czy drugiej obwodnicy, ale to nie służy tematowi podniesienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo proszę, wniosek formalny, pan przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Wysoka Komisjo, absolutnie nie mogę zgodzić się ze sposobem prowadzenia tego posiedzenia. Pan przewodniczący imputuje panu ministrowi, panu posłowi Rafałowi Weberowi, że mówi nie na temat.

Panie przewodniczący, bezpieczeństwo w ruchu drogowym to szczególnie trzy obszary: edukacja, legislacja i inwestycje infrastrukturalne. Debata i dyskusja wokół nich są konieczne, potrzebne i powinny trwać tak długo, jak znajdują się w tej debacie logiczne i rzeczowe argumenty, zaś absolutnie nie mogę zgodzić się z tym – i proszę tego więcej nie robić – żeby przywoływał pan poprzednie kadencje, bo ja przywołam poprzednie kadencje i powiem panu, że w historii Komisji Infrastruktury, którą pamiętam od 2005 r., nigdy nie przerywano wystąpień i wypowiedzi posłom, jeżeli mówili na temat i odnosili się do rzeczy. Bardzo więc proszę, aby wprowadzić korektę w trybie prowadzenia posiedzenia Komisji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu za tę uwagę, pragnę jednak zwrócić uwagę, że być może nie do końca zna pan zasady prowadzenia posiedzeń Komisji. W latach 2015–2023 jako minister nie uczestniczył pan za często w posiedzeniach Komisji, w związku z czym mam poczucie, że nie do końca wie pan, jak te posiedzenia wyglądały. Naszym tematem, tematem dzisiejszego posiedzenia, o czym państwa poinformowałem…

Poseł Rafał Weber (PiS):

Jest pan małostkowy, panie przewodniczący. Naprawdę jest pan małostkowy. Jak zazwyczaj.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panowie, skończyły się czasy, kiedy można było zagłuszać stronę społeczną, kiedy można było zagłuszać posłów zabierających głos, kiedy można było odchodzić od tematu w taki sposób, żeby uniknąć odpowiedzi na podstawowe pytania. Dzisiaj zajmujemy się raportem, który nazywa się „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2022 r.”. To nie jest posiedzenie, które jest poświęcone inwestycjom kolejowym i inwestycjom drogowym.

Oczywiście panowie, byli ministrowie, mogą poczuć się dotknięci tym, że strona społeczna, posłowie, samorządowcy mają inną ocenę podejmowanych przez panów działań, ale posiedzenie Komisji w zakresie, w którym dyskutujemy, nie jest poświęcone tego typu rozważaniom. To mogą państwo robić w rozmowach bezpośrednich, biorąc wreszcie udział w spotkaniach ze stroną społeczną. Można to robić podczas posiedzeń Komisji poświęconych danemu tematowi, do czego będą mieli panowie posłowie okazję, zapewniam, ponieważ porządek prac naszej Komisji zaplanowany na najbliższe pół roku jest naprawdę intensywny. Myślę, że wtedy będzie okazja do tego, żeby o tym dyskutować, dzisiaj natomiast nie prowadzimy dyskusji politycznej o tym, kto miał rację, kto jej nie miał, w jaki sposób prowadzili państwo tę politykę. Prowadzimy dyskusję na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Bardzo proszę, pan prezes Furgalski.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, do krótkiego wstępu i pięciu problemów… Pamiętałem, że są to duże liczby, ale musiałem sięgnąć do statystyk historycznych. W 1990 r. 7333 osoby zginęły na drogach, czyli można powiedzieć, że zniknęło małe miasteczko. Dzisiaj, jak popatrzymy nie tylko na dane z ubiegłego roku, to 1896 osób, ale widziałem już dane Komendy Głównej Policji za rok ubiegły: 1669 osób, czyli jest tendencja spadkowa. Na pewno można powiedzieć, że, poza pierwszymi latami 90., kiedy nam nie szło i nie mieliśmy spektakularnych sukcesów, ta lekcja w dużej mierze została już jednak odrobiona. Nie chcę powiedzieć, że pewnego rodzaju zwieńczeniem, bo jest sporo do roboty, ale docenieniem jest nagroda z ubiegłego roku, nagroda nazywana Oscarem, jeżeli chodzi o tematykę bezpieczeństwa w Europie.

Pierwszy problem jest taki. Kiedyś kierowcy usprawiedliwiali siebie i to, że giną, i że są wypadki, mówiąc, że nie ma dróg. Dzisiaj ciężko o tym mówić, bo mamy ponad 5100 km dróg najwyższych kategorii, ale to nie oznacza, że nie ma tu problemów. Są problemy innego typu. Wiadomo, że te drogi są bezpieczniejsze, ale dosyć często mamy pokazywane zjawisko jazdy pod prąd jako gubienia się na węzłach. Tu jest pierwsze pytanie. To jest problem nie tylko oznakowania i odpowiednio wcześniej ustawionych znaków na autostradach i drogach ekspresowych, znaków, które zawczasu pokazują nam, jaki pas należy wybrać, żeby węzła nie ominąć. Myślę, że generalnie mamy problem z nadmiarem znaków na naszych drogach.

Chciałem zapytać, bo doliczyłem się przynajmniej trzech pilotażów, które robiła generalna dyrekcja. Pilotaż sprawdzał określony rodzaj nowego znakowania, które miałoby być docelowe na drogach najwyższej kategorii. Był jeden pilotaż, za jakiś czas będzie drugi, a nigdzie nie spotkałem się z informacją, jakie były efekty poprzednich. Czy kolejny oznacza, że ten pierwszy nie wyszedł? Dlaczego? Jak wygląda kwestia uporządkowania, zwłaszcza że poprzedni szef generalnej dyrekcji w ramach różnych propozycji, m.in. takiej, żeby zlikwidować kategorię dróg ekspresowych… To może też będzie takie pytanie. Czy tutaj rząd chce ewentualnie na to spojrzeć? Pan minister jest niedługo, ale może pan pełniący obowiązki szefa generalnej dyrekcji ma jakiś dostęp do informacji, jakie były wyniki testowania nowego oznakowania na drogach.

Druga rzecz jest taka. Już parę razy zwracałem uwagę, że co roku mamy rytuał, kiedy raport jest omawiany. To na pewno jest bardzo cenne źródło informacji statystycznych, bo wiemy o tym, o której godzinie, w jaki dzień tygodnia był jaki rodzaj wypadku, jaki jest wiek, płeć itd., natomiast zawsze czułem niedosyt. Brakuje mi głębszej rozmowy, nie tylko na podstawie tych danych, ale na podstawie trendów, które są w Europie, i rozwiązań, które mogą być zaproponowane czy są zaproponowane. Czy one się sprawdziły, czy nie?

Żeby wymienić jedno, powiem, że jakiś czas temu wprowadziliśmy utratę prawa jazdy, jeżeli w terenie zabudowanym przekroczymy prędkość o 50 km/h. Na początku to działało. Ludzie się przestraszyli. Potem miałem dane o tym, że to przestało działać, kiedy rozmawialiśmy o tym, czy podobnego rozwiązania nie wprowadzić poza terenem zabudowanym. Nie brakuje więc rozmowy na podstawie ekspertyz ludzi, którzy się na tym znają, o tym, jak wygląda proces szanowania nowych rozwiązań. Mieliśmy też likwidację punktów karnych poprzez kursy. Potem szybko do tego wróciliśmy.

Myślę, że jesteśmy w stanie to zrobić, bo po pierwsze mamy świetną instytucję, jaką jest Instytut Transportu Samochodowego. Mamy też, jeżeli dobrze pamiętam, powołane w 2014 r. Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, czyli instytucję, która ma wspierać władze samorządowe i centralne w procesie zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, więc, jak rozumiem, daje jakieś rekomendacje. Myślę, że fajnie byłoby, żeby oprócz suchych statystyk była też poruszona szersza problematyka.

Kolejny punkt to rozwiązanie – nie ma już pana posła Polaczka, z którym ono mi się kojarzy – które zostało przegłosowane chyba już ponad 10 lat temu. Jak rozumiem, nie będziemy spierać się, że część młodych kierowców, jak dostanie prawo jazdy, uważa, że plastikowa karta oznacza, że są już świetni i mogą wszystko. Jest zapisany w ustawie, tylko cały czas mamy to przesuwane, okres próbny dla takich kierowców. Nie wchodzę w szczegóły, bo na pewno wszyscy wiemy, o czym mówię. W tym okresie próbnym proponowane były większe obostrzenia, jeżeli chodzi o swobodę jazdy dla świeżych kierowców. Co z tą sprawą?

Przedostatnia rzecz jest taka. Były zespoły parlamentarne, kilka lat zajmowała się tym Komisja Administracji i Spraw Wewnętrznych i nic z tego nie wyszło. To tzw. trzeci sygnał. To było rozważane w stosunku do tego, żeby kierowcy przez odbiorniki w swoich samochodach mieli ostrzeżenie, jeżeli zbliża się Policja czy karetka pogotowia na sygnale. Były też jednak pomysły, żeby to rozszerzyć – bo tu nie mamy specjalnych sukcesów – na moment zbliżania się do przejazdu kolejowego, bo mniej więcej tych wypadków kolejowych mamy co roku tyle samo i to wciąż jest problem. Wiem, że Urząd Transportu Kolejowego to popiera. Może nie w Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych, ale może to Komisja Infrastruktury powinna wziąć to na swoje barki, ten temat załatwić i, jeśli to jest pomocne, przyjąć odpowiednie zmiany, a jeśli nie, to zakończyć temat.

Ostatnia rzecz. Prześledziłem aktywność pana przewodniczącego, który zajmował się tym tematem w ubiegłej kadencji. To liczba pojazdów. W samym raporcie mamy podaną liczbę pojazdów silnikowych: prawie 39 mln pojazdów, osobowych 26,4 mln, a wiemy, że jest to fikcja. Mówimy tak: rośnie liczba pojazdów zarejestrowanych – oczywiście ona rośnie, ale to nie są tak wielkie dane, o jakich mówimy – a spada liczba wypadków. Oczywiście, że ona spada, tylko że jak porównujemy to do niewłaściwych liczb, to może to być mylące.

Teraz mamy kompletne zamieszanie. Przede wszystkim nie wiemy, ile jest tych samochodów. Ostatnio Eurostat postanowił przestać korzystać z bazy GUS i odciąć samochody, które mają więcej niż 30 lat, i według Eurostatu mamy 21,5 mln pojazdów. Bardzo zasłużona, zacna firma Samar liczy to inaczej: jeżeli, chyba, siedem lat nie było kierowcy i samochodu w stacji diagnostycznej na przeglądzie albo jeżeli przez siedem lat kierowca nie wykupił OC, to uznaje, że ten samochód to tzw. martwa dusza. Według Samaru mamy 19,7 mln pojazdów. Jak jednak mówię, tego nie wiemy.

Pytanie jest takie. Czy potrzebujemy jakiejś delegacji ustawowej czy rozporządzenia, żeby określić, według jakich kryteriów zrobić porządek w bazie CEPiK? Wydaje mi się, że po tylu latach Polska zasługuje na to, żeby posiadać wiarygodną bazę, jeżeli idzie o liczbę pojazdów. Innymi słowy skracając: Co trzeba zrobić, żeby oczyścić śmietnik CEPiK-u z nieistniejącymi, nieporuszającymi się po naszych drogach samochodami? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Kolejna osoba, która zapisała się do dyskusji, to pan na końcu. Bardzo proszę o przedstawienie się. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Międzyzakładowej Komisji nr 3005 Taksówkarzy Zawodowych NSZZ „Solidarność" Region Mazowsze Paweł Saturski:

Dzień dobry. Paweł Saturski, związek zawodowy „Solidarność" taksówkarzy zawodowych m.st. Warszawy, region Mazowsze. Dziękuję za udzielenie głosu, panie przewodniczący. Witam szanowną Komisję i szanownych państwa.

Faktycznie, zadowalające mogłoby się wydawać, że procentowość wypadków na obszarze polskich dróg jest coraz niższa. Nie wiem natomiast, czy zwróciliście państwo uwagę na fakt, że są statystyki, które w znacznym stopniu są powiększone. Mówię tutaj o statystyce wypadków, w których udział biorą obcokrajowcy. Jest to wzrost o prawie 30%.

Może wrócę jeszcze do tego, że w poprzednich raportach, z 2021 r., z 2020 r., jako strona społeczna sugerowaliśmy rozszerzenie takiego projektu o statystyki związane z taksówkami, czyli z przedsiębiorcami, którzy prowadzą odpłatny przewóz osób. Biorąc pod uwagę statystyki, które dzisiaj widzimy w raporcie, to, że najwięcej wypadkowości jest wśród samochodów osobowych, a więc również i wśród taksówek, i biorąc pod uwagę wzrost udziału obcokrajowców w wypadkowości na polskich drogach, myślę, że słuszne byłoby wreszcie wysłuchanie strony społecznej i spróbowanie rozszerzenia takich statystyk o przedsiębiorców prowadzących odpłatny przewóz osób. Co za tym idzie, myślę, że ponieważ do tego prowadzą takie posiedzenia i takie debaty, w tym obszarze legislacyjnym też powinniśmy pochylić głowę, o co apeluję. Dziękuję za udzielenie głosu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Kolejną, ostatnią, osobą, która zgłosiła się do dyskusji, jest pan Tomasz Bęben. Po tym głosie przekażę głos panu ministrowi.

Prezes zarządu Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych Tomasz Bęben:

Dzień dobry. Szanowni państwo, dziękuję za głos. Tomasz Bęben, Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych. Dziękuję za ten głos i dziękuję państwu za prace, które były prowadzone od kilkunastu lat i które doprowadziły do tego, że, jak pokazują statystyki, obecnie mamy dużo bezpieczniejsze drogi. Przedmówca wspomniał, jak to wyglądało kilkadziesiąt lat wcześniej w małym miasteczku, natomiast pewnie wszyscy zgodzimy się, że jest jeszcze duże pole do pracy. Trzymam kciuki za państwa i za ponadpartyjną pracę nad tym, żeby jednak zadbać o to bezpieczeństwo jeszcze bardziej, żeby wizja „zero", o której była mowa, ziściła się w 2050 r.

Jako SDCM należymy do europejskiego stowarzyszenia producentów części motoryzacyjnych. Mam przyjemność być członkiem zarządu tej organizacji. W 2018 r. podpisaliśmy w Hadze list intencyjny z komisarz Bulc, w którym zobowiązaliśmy się do tego, że przemysł motoryzacyjny będzie dążył do tego, żeby te drogi były coraz bardziej bezpieczne, bo wiemy, że technologie bardzo dobrze nam w tym pomagają. Najbardziej zawodnym czynnikiem, jakkolwiek zawodnie to brzmi, jest jednak człowiek i błędy ludzkie.

Zanim przejdę do przynajmniej dwóch pomysłów, które mamy na to, żeby nasze polskie drogi były bezpieczniejsze, chciałbym odnieść się do słów mojego przedmówcy, pana Furgalskiego. Jest całkowita zgoda, jeśli chodzi o bazę CEPiK. Miałem przyjemność porozmawiać z panem ministrem, z panem przewodniczącym o tym, że Polska zasługuje na to, żeby w końcu, po wielu latach wyczyścić te bazy. Mamy przynajmniej kilka milionów martwych dusz. Zdaje się, że okres braku aktywności to 10 lat. Ministerstwo poczyniło już pewne kroki.

Zdaje się, że w tym momencie mamy bazę pojazdów, które faktycznie poruszają się po drogach, i bazę niejako archiwalną, do której wpadają te pojazdy, w których od 10 lat nie dokonano ani przeglądu technicznego, ani nie zostało wykupione ubezpieczenie OC. Wydaje się jednak, że powinniśmy to wyczyścić. Zdaje się, że w zeszłej kadencji był taki pomysł, żeby te pojazdy de facto usunąć, ponieważ mamy fikcję, która powoduje to, że państwo czerpiąc z tych danych, które fałszują obraz naszego parku samochodowego… Potem macie pomysły, żeby na przykład zakazać importu używanych samochodów z zagranicy, ponieważ z obrazu, który pokazuje CEPiK, wynika, że mamy w Polsce Hawanę, co jednak, jak widzicie państwo po naszych drogach, odbiega od rze-

czywistości. To również ma przełożenie na decyzje przedsiębiorców, więc wydaje się, że powinniśmy, przynajmniej w państwa oficjalnych raportach, pokazywać dane, które nie są zafałszowane, bo dane te są potem powielane i legendowane dalej.

Zdaje się, że na stronie nr 14 raportu, o którym dzisiaj państwo dyskutujecie, o którym dzisiaj słyszymy, jest podana informacja, że jest 26,5 mln pojazdów, podczas gdy nawet producenci pojazdów wskazują, że to jest o 7 mln mniej, a dokładnie 19 516 tys. pojazdów. Myślę więc, że w kolejnej edycji raportu warto pokusić się o to, żeby te dane były bardziej zbliżone do rzeczywistości.

Szanowni państwo, mam dwie uwagi dotyczące poprawy. Jak wspomniałem wcześniej, najbardziej zawodnym czynnikiem jest człowiek. Myślę, że co do tego możemy się zgodzić. Jako przemysł motoryzacyjny cały czas pracujemy nad tym, żeby samochody i części, podzespoły, które są w nich zamontowane, poprawiały bezpieczeństwo ruchu drogowego, skracały reakcje kierowców i przyczyniały się do naszego bezpieczeństwa.

Chciałbym powiedzieć państwu o temacie, który, jak mi się wydaje, warto poruszyć w przyszłych pracach Komisji. To testowanie pojazdów zaawansowanymi systemami wspomagania kierowcy. Już od kilku lat, wcześniej w pojazdach marki premium, a obecnie w standardzie, mamy wiele systemów, które wpływają na nasze bezpieczeństwo, natomiast firmy członkowskie SDCM-u i przemysł motoryzacyjny pracują nad kolejnymi systemami, które będą pozwalały kierowcy w bardziej komfortowy i bezpieczny sposób poruszać się po drogach, na czym oczywiście wszyscy skorzystają. Prace te toczą się w laboratoriach, potem na zamkniętych torach testowych, a na końcu, w optymalnym scenariuszu, testy odbywają się w ruchu drogowym, bo przecież pojazdy z tymi technologiami na samym końcu będą poruszały się po naszych drogach.

Obecnie testowanie tych pojazdów jest praktycznie niemożliwe, dlatego apeluję do państwa, do pana ministra, do Ministerstwa Infrastruktury, żeby jak najszybciej powrócić do prac, które Departament Transportu Drogowego MI podejmował już w poprzedniej kadencji. Chcielibyśmy zobaczyć te przepisy, podyskutować o nich, żeby legislacja w Polsce była jak najbardziej sprzyjająca biznesowi i na końcu poprawiała bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Być może państwo wiecie, że ministerstwo opracowało analizę, zebrało informacje o tym, jak to wygląda w innych krajach UE. Niestety, szanowni państwo, jest kilka krajów, też ościennych, jak Czechy, Wielka Brytania, Hiszpania, które mają dużo bardziej sprzyjającą legislację. Niestety tracimy swoją pozycję, a mamy kilka bardzo dużych firm, które zatrudniają kilka tysięcy polskich inżynierów, którzy mogliby zadbać o nasze bezpieczeństwo. Jestem przekonany, że jeżeli zostanie to przez państwa przeprocedowane w tej kadencji, kolejne raporty będą dużo bardziej optymistyczne.

Kolejna rzecz do uwagi państwa i Ministerstwa Infrastruktury jest taka, że być może przyszedł czas na to, żeby pomyśleć o waloryzacji stawek za badania techniczne na stacjach kontroli pojazdów. W tym momencie takie wykonywane raz w roku badanie kosztuje 98 zł. To nie zmieniło się od 19 lat. Wiemy, jak od tamtej pory wzrosły koszty prowadzenia działalności itd. Wydaje się, że diagności i stacje kontroli pojazdów powinni rzetelnie wykonywać te badania, a nie bać się tego, czy klient, któremu damy negatywny wynik, odejdzie niezadowolony i do nas nie wróci, a w ten sposób stracimy rentowność. To jest kolejny pomysł. Bardzo państwu dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Oddaję głos panu ministrowi. Widzę, że pan się zgłasza. W tej rundzie zabierał pan głos dwa razy. Udzielę panu głosu w drugiej rundzie. Dziękuję bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Szanowny panie przewodniczący, wysokie prezydium, panie i panowie posłowie, wszyscy zebrani, postaramy się w miarę syntetycznie odpowiedzieć z przedstawicielami poszczególnych instytucji, z dyrektorem Romikiem.

Pierwsze pytanie pani poseł było o to, czy planowane są jakieś specjalne akcje w województwie łódzkim w związku z podwyższonym wskaźnikiem śmiertelności na terenie województwa łódzkiego. Proszę dyrektora Romika, żeby odpowiedział na to pytanie.

Sekretarz KRBRD Konrad Romik:

Dziękuję, panie ministrze. Jeżeli chodzi o podwyższony wskaźnik dla województwa łódzkiego w raporcie na stronie nr 155, to oczywiście nadal jest on na wysokim poziomie, ale proszę zauważyć, proszę państwa, że ten spadek w 2022 r. był o więcej niż 13%. To pokazuje, że trend spadkowy dotyczy również tego województwa.

Co do kwestii przyczynowo-skutkowej i ewentualnych zmian w tym zakresie, jeżeli chodzi o podwyższenie ratingu wobec innych województw, należy zwrócić uwagę, że generalny pomiar ruchu za lata 2020–2021 pokazał również stopnienie nasycenia frachtu i natężenia ruchu w tym województwie, które de facto, również dzięki rozbudowie bezpiecznej infrastruktury drogowej, stało się jednym z elementów podwyższonego monitoringu, podwyższonej liczby pojazdów na dobę, również na drogach niższych kategorii. To jest element wagi, którą województwo to ponosi na swoich drogach, jeżeli chodzi o transport, nie tylko samochodowy, ale też ciężki.

Jeżeli chodzi o kwestię samej wypadkowości, to gęstość nasycenia tymi wypadkami dla tego województwa jest wskazana w naszych wnioskach w pkt 1 na stronie nr 154. Jeżeli chodzi o działania, oczywiście będą one prowadzone w zakresie edukacyjnym. Mamy najbliższe planowane posiedzenie rady BRD województwa łódzkiego i tam w najbliższym czasie będziemy ustalać nasze plany w taki sposób, żebyśmy razem wspierali się w tych działaniach regionalnych. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Nie było pytania pana posła Webera. Trzecie było obszerne pytanie pani poseł, członka prezydium. Panie dyrektorze, proszę, jeżeli można, o udzielenie odpowiedzi.

Sekretarz KRBRD Konrad Romik:

Tak jest, panie ministrze. Jeżeli chodzi o kwestię danych, które podnosiła pani przewodnicząca, są to zagregowane dane pochodzące z danych GUS-owskich, również z danych pochodzących z wojewódzkich rad BRD, które – i jest to obowiązek ustawowy – przekazują do sekretariatu krajowej rady dane zagregowane, a dotyczące poszczególnych województw, również w kontekście zastosowania wskaźników, które tam są. To, co widzicie państwo na mapach, to wskaźniki przygotowane przez nas w uzgodnieniu z wojewódzkimi radami BRD.

Pani przewodnicząca pytała, z czego to wynika. Wynika to z dwóch rzeczy. To po pierwsze wynika to z „Narodowego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego”, który został przyjęty w 2021 r., ale bazujemy na tej samej metodologii obliczania zdarzeń drogowych i ich gęstości nasycenia. To metodologia, która jest z nami od ponad 10 lat. Druga sprawa to kwestia wykazania wskaźników realizacji poszczególnych obszarów zagrożeniowych. Te dane demograficzne nałożone na skalę wypadkową w porozumieniu z danymi z województw przekładają się na dane statystyczne, które prezentujemy państwu w raporcie.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Kolejne było pytanie pani przewodniczącej odnośnie do DK22. Mam pobieżne informacje, ale jest z nami dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, więc jeżeli można, prosiłbym o udzielenie wyczerpującej informacji na temat DK22.

P.o. zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Grzegorz Dziedzina:

Panie ministrze, panie przewodniczący, szanowni państwo, jeżeli chodzi o DK22 na odcinku Gorzów Wielkopolski – Strzelce Krajeńskie, jest to inwestycja, która jest na etapie przygotowania, czyli mamy dokumentację w trakcie realizacji. Inwestycja realizowana będzie w trybie tradycyjnym. Decyzja środowiskowa jest w trakcie uzyskiwania. Postępowanie toczy się od 2022 r. Przewidujemy, że decyzja środowiskowa zostanie uzyskana w tym kwartale. Jeżeli chodzi o złożenie wniosku o decyzję ZRID, planujemy złożyć taki wniosek z końcem roku. Jeżeli chodzi o realizację, przewidujemy, że będzie to okres między 2026 r. a 2028 r.

Co bardzo istotne, ponieważ było podanych kilka informacji o ruchu, do tego też jestem przygotowany i chciałbym się do tego odnieść. Na całym tym odcinku mamy zróżnicowany ruch, ale większy występuje w okolicach Gorzowa. Według ostatniego Generalnego Pomiaru Ruchu jest to średni dobowy ruch na poziomie 10 210 pojazdów. Trochę

maleje on w okolicach Strzelec Krajeńskich, gdzie jest 8481. Średnie natężenie na drogach zamiejskich wykazane w ostatnim GPR-ze na drogach krajowych jest na poziomie 13 574 pojazdów, czyli mamy tutaj natężenie delikatnie poniżej średniej, która występuje na naszych drogach krajowych.

Jeżeli chodzi o wahania wakacyjne, turystyczne, bo ten aspekt też był podnoszony, to średnie wahania, czyli wzrost natężenia w okresie wakacyjnym na drogach krajowych, wynosi 9–10%. Jeżeli chodzi o ten odcinek, bliżej Gorzowa jest to ok. 10% wzrostu natężenia, bo ruch ten wzrasta do poziomu 11 287 pojazdów, natomiast bliżej Strzelec Krajeńskich jest trochę mniejszy, bo jest to niespełna 8%, 9144 pojazdy.

Jeżeli chodzi o zakres projektu, bo jest to istotne w temacie dzisiejszego spotkania na Komisji, czyli w temacie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, oczywiście zasadniczo podnosimy nośność konstrukcji do 115 kiloniutonów, poszerzamy nawierzchnię do normowych 7 metrów plus opaski, czyli łącznie 8 metrów, ale poza tym realizujemy zakres, który poprawia bezpieczeństwo ruchu drogowego. Króciutko powiem państwu, że jest to przede wszystkim budowa chodników, ścieżek rowerowych, budowa ciągów pieszo-jezdnych, ale też przebudowa 11 skrzyżowań, w tym dwóch na rondzie, budowa 8 lewoskrętów, 15 zatok autobusowych, elementów uspokojenia ruchu. Te elementy pojawią na ponad 18 km. Miejmy nadzieję, że będą pracować dla polepszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego na ciągu DK22.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Kolejne pytanie zadała pani poseł Kołodziejczak. Jak są kwalifikowani turyści, jeżeli chodzi o miejsce zdarzenia i do którego województwa są przypisywani, jeżeli chodzi o zdarzenie, kolizję czy wypadek? Panie dyrektorze, proszę.

Sekretarz KRBRD Konrad Romik:

Są koledzy z Policji, bliższa koszula ciału, ale oczywiście odpowiadam. To zarządzenie komendanta – proszę mnie poprawić – nr 30 w sprawie prowadzenia statystyk dotyczących SEWiK-a. To temat związany z wypadkowością w danym miejscu, czyli dana komenda powiatowa prowadzi ewidencję wypadkowości na swoim terenie. Bez znaczenia jest to, kto na tym terenie ginie lub jest poszkodowany. Dotyczy to również spraw obcokrajowców. Jeżeli koledzy kiwają głowami, znaczy to, że mówię prawdę.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Kolejne było pytanie pana posła Rafała Kasprzyka o informację na temat obwodnicy Ostrowca. Faktycznie, jest zdiagnozowany problem w tym krótkim czasie, kiedy został powołany nowy rząd. Jest jakiś problem z obwodnicą Ostrowca, gdzie ten przebieg jest nie do końca akceptowalny. Tutaj wszyscy zgłaszają takie problemy, ale jest to kwestia techniczna, myślę, że nie na dzisiejsze posiedzenie. Specjalny zespół parlamentarny właśnie z województwa świętokrzyskiego będzie zajmował się tym problemem.

Było również pytanie od pani poseł na temat rowerów, bezpieczeństwa, kart rowerowych i kasków. Czy pan dyrektor mógłby udzielić odpowiedzi?

Sekretarz KRBRD Konrad Romik:

Oczywiście. Jako KRBRD jesteśmy zobligowani, nie tylko legislacyjnie, ale też motywacyjnie, do tego, żeby pogłębiać monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego. Pani poseł wskazywała propozycję obowiązku stosowania kasku. My również podejmowaliśmy takie obserwacje i monitoringi. Mamy chociażby najnowszy dokument, który mówi o monitorowaniu stanu zachowań uczestników, rowerzystów i pojazdów jednośladowych w Polsce. Proszę państwa, ten raport jest dostępny na stronie KRBRD. Nie tylko patrzymy tam z punktu widzenia tego, w jaki sposób zachowują się rowerzyści w danych obszarach: zurbanizowanych i niezurbanizowanych, ale również z punktu widzenia tego, co stosują.

Powiem szczerze, że jeżeli chodzi o daną, którą zostawiłem na prezentację, można powiedzieć, że stopień stosowania kasków przez motocyklistów i motorowerzystów jest na poziomie 98–99%, natomiast proces stosowania, który zaobserwowaliśmy w Polsce, jeżeli chodzi o kwestię rowerów, jest na poziomie od 12 do 14 czy 15%.

Tutaj jest ważne pytanie dotyczące kwestii ewentualnej propozycji rozwiązania obligatoryjnego, bo proszę pamiętać – i to jest odpowiedź na temat edukacji – że też uważamy, że te propozycje powinny być bardzo mocno złączone z propozycjami dalszego rozszerzania kwestii wychowania komunikacyjnego w systemie powszechnej edukacji. Proszę państwa, to jest rdzeń. Karta rowerowa jest rdzeniem tematu związanego z dalszymi zmianami i pogłębianiem wiedzy przez dzieci i młodzież w taki sposób, aby to było ugruntowane na przyszłość. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Było również pytanie od pana posła Zawiei odnośnie do pętli detekcyjnej. Panie dyrektorze, czy mógłby pan udzielić odpowiedzi?

Sekretarz KRBRD Konrad Romik:

Tak. Pętla indukcyjna to, jak powiedział pan poseł, ewentualna możliwość stosowania. Stosowaliśmy takie rozwiązania, monitorując chociażby takie badanie i realizując je w całym kraju kilka ładnych lat temu i teraz, stosując kwestię stosowania pętli indukcyjnych do pomiaru prędkości danych pojazdów i interwałów tych pojazdów. Mogę więc odpowiedzieć tylko z punktu widzenia badawczego, że rozwiązania tego typu jak zastosowanie pętli czy innych rozwiązań, jak chociażby monitoringu wizyjnego 24 godziny na dobę, przede wszystkim, jak powiedział pan poseł, ma być narzędziem analizy tego, jaki problem ma dany zarządca drogi na danej sieci i w jaki sposób może pogłębić dane dotyczące rozwiązania jakiegoś problemu.

Rozumiem to w ten sposób, że panu posłowi chodziło o ten temat i takie jest wyjaśnienie stosowania pętli indukcyjnych, chociaż powiem szczerze, że jest to technologia dosyć zaawansowana wiekowo. Dzisiaj robimy to już trochę inaczej i tak naprawdę, proszę państwa, rozwiązania 24-godzinnego monitoringu wizyjnego są stosowane przez krajową radę przy monitorowaniu zachowań, jak powiedziałem wcześniej, chociażby pojazdów jednośladowych. Odsyłam i chętnie zapraszam do tego raportu.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Teraz będzie zbiorcza odpowiedź na kilka pytań, tez czy na dyskusję, która się wywiązała, pana posła Webera i pana posła Adamczyka. Pan poseł Habura również mówił o środkach finansowych na drogi. Pan poseł Mrówczyński też poruszył temat dotyczący środków na drogi. Podam tylko kilka globalnych informacji odnośnie do tych środków i gigantycznej ilości realizowanych inwestycji, żeby członkowie Komisji, szanowni zebrani, mieli wiedzę.

W 2011 r. środki wydane na budowę dróg krajowych i autostrad były na poziomie 23 mld zł. Plan na 2023 r. to była kwota ok. 20 mld zł, z czego zrealizowano 15 mld zł. Proszę więc uwzględnić perspektywę czasu, kilkunastu lat, wartość pieniądza w czasie i ocenić, czy stosunek planów do realizacji i wartość tych środków na inwestycje to faktycznie tak duże osiągnięcie. To, jeżeli chodzi o kwestię dróg krajowych i autostrad.

Jeżeli chodzi o programy tzw. dróg samorządowych, należy nadmienić, że w Krajowym Funduszu Drogowym do 2030 r. zaplanowana jest rokrocznie pula na poziomie ok. 2,6 mld zł właśnie na drogi lokalne, bo środki z 2024 r. skonsumowano w konkursach w roku ubiegłym, a więc prawdopodobnie po to, żeby był efekt wyborczy, żeby pokazać nie wiadomo jakie działania w sferze samorządowej. Przypomnijmy, a też byłem samorządowcem, że te środki nie były dystrybuowane w ramach konkursów, według jasnych wytycznych i jasnych wskaźników, które miałyby cokolwiek poprawić albo wyremontować najbardziej zużyte, zniszczone drogi, tylko były to w większości decyzje polityczne. Należy nadmienić też, że były wybrane samorządy, które otrzymywały na przykład 80% dofinansowania, a były i takie, które otrzymywały 40% i nie było ich stać nawet na wkład własny. Tak więc wyglądały realia, jeżeli chodzi o kwestię dystrybuowania środków do samorządów. Niejako skonsumowali państwo pulę, która w tym roku mogła być rozdystrybuowana w całkiem inny, bardziej sprawiedliwy, mniej polityczny sposób. To, jeżeli chodzi o środki.

Następne było pytanie pani poseł Niezgodzkiej odnośnie do DK94. Jesteśmy umówieni z panią poseł na spotkanie. To jest droga na terenie Dolnego Śląska.

Było też pytanie pana posła Kmity o drogę S7: Kraków – Olkusz. Czy pan dyrektor mógłby powiedzieć kilka zdań na ten temat?

P.o. zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Grzegorz Dziedzina:

Panie ministrze, wydaje mi się, że tam chodziło o linię kolejową między Krakowem a Myślenicami. To było powiązane z DK7, ale wydaje mi się, że ostatecznie pytanie dotyczyło linii kolejowej. Tak przynajmniej odnotowałem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Tak, tak, tak. Panie ministrze, właśnie o tym mówiłem. Pan poseł próbował to powiązać w kontekście, ale chodzi o linię kolejową.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Dobrze, to uznajmy, że dotyczyło to linii kolejowej. Kolejne było pytanie nr 15, pytanie pana prezesa. Był szereg pytań w kilku obszarach. Czy pan dyrektor Romik mógłby odnieść się do tych kwestii?

Sekretarz KRBRD Konrad Romik:

Dziękuję, panie ministrze. Na wstępie odniosę się do kwestii statystyk, które podniósł pan prezes. Panie prezesie, wskazuję tylko, że w naszych danych również mamy tę świadomość i w statystyce publicznej stosujemy statystykę GUS-owską, natomiast skorzystamy również, jak pan wskazał, z innego źródła, czyli z IBRM SAMAR. Tutaj mamy dane dotyczące chociażby rejestracji nowych samochodów osobowych z lat 2016–2022. To są dane SAMAR-u. Chciałem więc tylko podkreślić, że w dokumencie stosujemy też dane SAMAR-u, które uważamy za bardzo dobre.

Kolejna kwestia, którą podniósł pan prezes, to kwestia oznakowania pilotażowego i uporządkowania oznakowania. Te prace toczyły się i od paru lat toczą. Pytanie, o jakie oznakowanie chodzi. Mamy do czynienia z pewnymi pakietami oznakowań, które są testowane. Jest też oczywiście pogłębiona dyskusja po badaniach i testach na drogach dotycząca kwestii pilotażu czy znakowań eksperymentalnych i tego, w jaki sposób to oznakowanie może być skuteczne. Nie jestem w stanie odnieść się do wszystkiego. Jeżeli generalna dyrekcja chciałaby coś dopowiedzieć, to bardzo proszę, oczywiście jeżeli pan minister pozwoli, może od razu w sprawie badań i wyników tych badań.

P.o. zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Grzegorz Dziedzina:

Powstał bardzo obszerny raport robiony pod kierownictwem prof. Gacy z Politechniki Krakowskiej, tak że mieliśmy naprawdę bardzo duże grono naukowców, którzy są uznanymi autorytetami, jeżeli chodzi o kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nie będę już państwa zanudzał wszystkimi szczegółami, ale raport jest bardzo obszerny. Mówiąc najkrócej, jak to tylko możliwe, raport potwierdza bardzo duży poziom zrozumienia oznakowania, dobrą postrzegalność, czytelność i oczekiwanie, że w jak największym zakresie to oznakowanie będzie stosowane na drogach krajowych. Takie jest stwierdzenie – mówiąc najkrócej, jak to możliwe – potwierdzające zresztą okres 10 lat stosowania oznakowania, bo pierwsze było na A1 w oddziale bydgoskim.

Sekretarz KRBRD Konrad Romik:

Ale są dwie drogi, panie prezesie. Pierwsza droga to uznanie tego oznakowania w sposób jego legalizacji, tzn. zaimplementowanie do rozporządzenia ministra w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Wtedy staje się to znakiem, teraz to znakiem nie jest, tylko jest tablicą informacyjną. To jest jedna droga. Druga droga uznaje, że to oznakowanie nie spełnia swoich prerogatyw i zostaje zdjęte z pasa drogowego po ostatecznej decyzji o braku efektywności. To są dwie drogi, które będą stosowane.

Pan dyrektor słusznie powiedział „obszerny raport", ale on nie dotyczy tylko i wyłącznie kwestii badawczych i eksperymentalnego oznakowania, ale bardzo wielu wniosków audytorskich, które, jak myślę, możemy wspólnie zawrzeć w jednym wspólnym powiedzeniu: „Spróbujmy odznakować Polskę", czyli jest to kwestia związana z przemyśleniem tematu zastosowania większości oznakowania w Polsce. To jest dobry element, który został wypracowany przez forum generalnej dyrekcji z wieloma ekspertami. Ten

materiał jest oczywiście bardzo opasły. Będziemy go jeszcze skrzętnie analizować, ale myślę, że będziemy przedstawiać panom ministrom odpowiednie wnioski.

Ostatnia kwestia, którą podniósł pan prezes, jest związana z monitoringiem efektów. Dotyczy to choćby kwestii zatrzymywania za 50 km/h w obszarze zabudowanym, czyli efektów, które to rozwiązanie przyniosło jeszcze w 2015 r. Drugi interwał roczny w 2015 r. to ogromny spadek, porównywalny do tego, co mieliśmy w 2022 r., panie prezesie, natomiast przypominam, że w tej chwili jest tutaj kwestia orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego w sprawie trybu procedowania tej legislacji. Oczywiście legislacja ta nie jest podważana, tylko sam proces ewentualnego roszczenia osoby, która nie zgadza się z postępowaniem policyjnym. To jest kwestia podniesiona przez trybunał.

Co do kwestii związanej z trzecim sygnałem, muszę powiedzieć, że to rozwiązanie jest oczywiście bardzo interesujące i pierwsze tematy w tym zakresie podejmowaliśmy z wnioskodawcami, jeszcze zanim przyszło to do parlamentu. Analizowaliśmy to rozwiązanie i, jak najbardziej, jest ono do wdrożenia. Pojawił się również dodatkowy element przy tych rozwiązaniach, bo one mają wpływać na wzmocnienie systemu ratownictwa, opieki powypadkowej i kwestii dotyczącej karty ratowniczej w pojeździe. To jest kolejny element, który na pewno będzie przedmiotem naszego zainteresowania i analizy. Jako sekretariat uważamy, że to rozwiązanie jest warte zainteresowania i jednocześnie do dalszego rozpatrzenia czy procedowania.

Co do kwestii związanych z okresem próbnym, panie prezesie, jak doskonale wiemy, ustawa jasno wskazuje, że do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych, właśnie z punktu widzenia mówienia o kwestii Centralnego Systemu Ewidencji Pojazdów i Kierowców, jest kwestia okresu próbnego, który oczywiście jest w legislacji w ustawie o kierujących pojazdami i czeka na wdrożenie, uzależniając to od wprowadzenia tego rozwiązania, czyli kwestii uwolnienia CEPiK 2.0.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Kolejne było pytanie i sugestia dotycząca uwzględnienia w raporcie wypadków powodowanych przez obcokrajowców. Prawdopodobnie chodziło o przewoźników prywatnych, których reprezentowali przedstawiciele branży taksówkarskiej. Był obecny pan przewodniczący „Solidarności”. Już mieliśmy okazję spotkać się z przedstawicielami branży. Przedstawili swoje spostrzeżenia: negatywne i mocno zwracające uwagę na nieprawidłowości, które wydarzyły się w tej branży w ostatnich latach. Pewnie będzie to przedmiotem naszej analizy i, jak myślę, dalszych prac, bo kilka kwestii w tym obszarze faktycznie budzi niepokój. W tym obszarze postaramy się, żeby w przyszłorocznym raporcie, jeżeli to będzie możliwe, jeżeli takie dane statystyczne da się wyfiltrować z systemów, zwrócić na to zjawisko uwagę.

Pan Tomasz Bęben, przedstawiciel związku dystrybutorów części, na końcu poruszył kwestię dotyczącą badań, diagnostów, przeglądów, rewaloryzacji opłat. Jesteśmy po spotkaniu z przedstawicielami zrzeszenia diagnostów. Stan jest znany wielu parlamentarzystom, członkom Komisji. Nierewaloryzowane od 20 lat stawki to temat, z którym w najbliższym czasie w jakiś sposób trzeba będzie się zmierzyć. Jest szereg interpelacji, szereg informacji na ten temat z różnych stron, z różnych środowisk. Jest to pewnie kwestia najbliższej przyszłości.

Była również mowa o martwych duszach mówiących o pojazdach, które są w systemie, a których fizycznie prawdopodobnie nie ma i które zaburzają statystyki. W poprzednim pytaniu pan dyrektor Romik na tę kwestię odpowiedział.

Szanowny panie przewodniczący, z notatek, które mamy, wydaje się, że to wszystko. Bardzo serdecznie dziękujemy za uwagę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo serdecznie dziękuję. Panie ministrze, to chyba naprawdę wszystkie pytania, a przynajmniej wszystkie, które sobie zanotowałem, które padły od państwa posłów i ze strony społecznej. To wyjątkowa sytuacja, że ministerstwo reaguje w taki sposób. Bardzo za to dziękuję dlatego, że jest to ważna dyskusja.

Mamy, jednakże zgłoszenia w tzw. drugiej rundzie. Pan poseł Weber nie zgłosił pytania w pierwszej rundzie. Może zgłosi w drugiej. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Szanowni państwo, to bardzo ciekawa dyskusja i, panie przewodniczący, nie warto jej przerywać. Próbował pan tutaj cenzurować wypowiedzi posłów.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

To absolutna nieprawda.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Tak jak teraz. Dobrze, że zareagowaliśmy z panem ministrem Andrzejem Adamczykiem. Warto byłoby do końca wysłuchać wypowiedzi zarówno pana posła…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, przepraszam bardzo. To, że zabiera pan głos w tym momencie, jest najlepszym przykładem na to, że nie ma pan podstaw do formułowania tego rodzaju opinii. Bardzo więc proszę, żeby pan poseł był uprzejmy skupić się na meritum, a nie na polityce. Podczas obrad Komisji Infrastruktury nie jest to potrzebne. Dziękuję bardzo.

Poseł Rafał Weber (PiS):

To faktycznie historyczne obrady. Do tej pory nie doszło do wyłączenia mikrofonów, a teraz taki fakt miał miejsce. Pytanie, czy to będzie docelowy standard prowadzenia Komisji przez przewodniczącego Suchonia. Zobaczymy.

Warto było wysłuchać wypowiedzi panów prezesów, chociaż w pewnej części były one związane z systemem CEPiK, który nie jest pod zarządem ministra infrastruktury, tylko ministra właściwego ds. cyfryzacji, czyli nie są to dyskusje odnoszące się do stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Drodzy państwo, pojawiły się wątki finansowania inwestycji drogowych. Pan minister odniósł się zarówno do wątku finansowania dróg krajowych, jak i do wątku finansowania dróg samorządowych. Jeżeli chodzi o wątek dofinansowania dróg krajowych, porównał 2011 r. do 2023 r., jeżeli chodzi o wydatki z KFD. Myślę, że bardziej precyzyjne byłoby porównanie dwóch kadencji: 2008–2015 i 2016–2023, czyli jednej ośmiolatki i drugiej ośmiolatki, porównanie zarówno wydatków finansowych na inwestycje drogowe z Krajowego Funduszu Drogowego, jak i liczby kilometrów dróg, które wtedy zostały oddane do użytkowania: dróg szybkiego ruchu, autostrad, ekspresowych. Warto wskazać również inwestycje na sieci, czyli choćby na drogach krajowych, związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym. Myślę, że czeka nas taka dyskusja w przyszłości i warto ją podjąć w sposób kompleksowy, a nie wybiórczy.

Jest też kwestia finansowania dróg samorządowych i tego, dlaczego w 2023 r. podjęliśmy decyzję o rozdysponowaniu środków finansowych z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg na 2024 r. Drodzy państwo, tak, to był nasz pomysł. Wynikał on z rozmów z samorządowcami, którzy oczekiwali tego, aby na jesieni podczas konstruowania swoich budżetów na rok kolejny… Z tych argumentów można się śmiać, panowie. Was to bawi, mnie oczywiście nie, bo jest to bardzo poważna sprawa. Mam nadzieję, że ten pilotaż będzie przez państwa kontynuowany. Teraz macie państwo możliwość, macie pełne instrumenty w tym zakresie.

Kiedy samorządowcy konstruują swoje budżety, powinni wiedzieć, czy dostają i ile dostają nie tylko na inwestycje drogowe, ale na inwestycje w ogóle, a każdy jeden samorządowiec, nie jest ważne, czy na poziomie gminnym, powiatowym czy wojewódzkim, budżet na 2024 r. konstruuje w trzecim kwartale roku. Ten budżet przyjmowany jest przez organy uchwałodawcze w czwartym kwartale, zazwyczaj w grudniu roku poprzedniego. To był imperatyw, który nam przyświecał, jeżeli chodzi o stworzenie tego pilotażu. Pytanie, co państwo z tym pilotażem zrobicie czy będziecie go kontynuować, czy nie, bo o ile samorządowcy mają wcześniej wiedzę, na ile mogą sobie pozwolić, jeżeli chodzi o inwestycje drogowe, o tyle jeszcze wcześniej mogą ogłosić przetargi, wcześniej widać oszczędności poprzetargowe. Samorządy, które są na liście rezerwowej, wcześniej otrzymują informację, że mają możliwość absorpcji tych środków finansowych, i wcześniej mogą się do tego przygotować.

Szanowni państwo, są więc same plusy tego rozwiązania. Warto byłoby, aby to rozwiązanie było stosowane również w kolejnych latach.

Nie padła odpowiedź na jedno pytanie. Myślę, że państwo z GDDKiA mogą udzielić odpowiedzi na to pytanie. Kiedy została wydana decyzja środowiskowa dla dużej obwodnicy Ostrowca Świętokrzyskiego wzdłuż DK9? Czy to faktycznie 2014 r. bądź 2015 r.?

Prezes Furgalski mówił o statystyce na 2023 r. Posługując się danymi, mówił o 1600 wypadków. Tak, faktycznie, czytałem, jest taka liczba, która się pojawia, natomiast wydaje mi się, że dane, które są w tej chwili w dyspozycji, pokazują statystykę bliższą statystyce z 2022 r. Mówię tutaj o ofiarach śmiertelnych wypadków drogowych na polskich drogach w 2023 r. Byłoby dobrze, gdyby ta liczba była niższa i oscylowała wokół tej, na którą powoływał się pan prezes Furgalski: 1600 z hakiem, ale wydaje mi się – i tutaj proszę dyrektora Romika albo panów oficerów z Policji o potwierdzenie albo zaprzeczenie – że jest to liczba oscylująca wokół tej z 2022 r. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję. Jest jeszcze jedno zgłoszenie. Panie ministrze, teraz? Pani poseł Wojtyszek zgłosiła się do głosu. Bardzo proszę.

Poseł Agata Wojtyszek (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. W kilku kwestiach… Odpowiadając panu ministrowi Adamczykowi odnośnie do sposobu prowadzenia Komisji, raczył był pan wspomnieć, że poprzednie posiedzenia Komisji, od 2015 r., były prowadzone niewłaściwie. Chciałabym przypomnieć, a jestem członkiem tej Komisji w tej kadencji i byłam również w poprzedniej, w której przewodniczącym Komisji nie był poseł z Prawa i Sprawiedliwości. Chciałabym też przypomnieć, że pan minister Rafał Weber był na każdym posiedzeniu Komisji. O ile sobie przypominam, odpowiadał na każde pytanie zadane na sali.

Odnosząc się teraz do funduszu dróg samorządowych, powiem, że fundusz ten powstał w 2019 r. W tamtym czasie byłam wojewodą świętokrzyskim i pamiętam, w jaki sposób był on tworzony. Wielokrotne spotkania z samorządowcami, które odbywały się w Świętokrzyskim Urzędzie Wojewódzkim, a w innych województwach było podobnie, pozwalały na to, aby był przygotowany tak, jak życzą sobie tego samorządowcy. Stąd zapis dotyczący budowy dróg nie w cyklu jednorocznym, tylko wieloletnim. Stąd też dofinansowania, które pozwalały na budowę dużych dróg. Jak wspomniał pan minister, można było uzyskać nawet 30 mln zł. Mam przykłady inwestycji, które takie dofinansowanie otrzymały. Najważniejszy element, który podnosili samorządowcy, to to, że mogą budować w cyklu wieloletnim i przygotować się na tę inwestycję ze swoim budżetem, planując go w kolejnych latach. W 2019 r. przy pierwszym naborze w województwie świętokrzyskim dofinansowanie otrzymało 100% wniosków, które zostały złożone. Nie jest więc prawdą, że traktowaliśmy to wybiórczo. Mało tego, za zgodą pana ministra przeprowadzony został kolejny nabór i również wszystkie samorządy były przygotowane na to, żeby zrealizować środki finansowe. Zapewniam państwa, że to nie były tylko samorządy prowadzone przez PiS.

Na portalu jednego z samorządowców mojego województwa, którym zarządza PSL…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam bardzo. Mogę jedno zdanie?

Poseł Agata Wojtyszek (PiS):

Przepraszam bardzo, bardzo pana proszę, żebym mogła się wypowiedzieć.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Pani poseł, ale to nie jest dyskusja na temat procedur dotyczących przyznawania środków, tylko na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Poseł Agata Wojtyszek (PiS):

Jest, panie przewodniczący. Pan minister raczył powiedzieć, że był samorządowcem i te środki były źle przygotowywane, a jakość dróg wpływa na…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Z całym szacunkiem, pani poseł, rozmawiamy o kwestiach związanych z bezpieczeństwem. Pan minister był uprzejmy odpowiedzieć na pytania wykraczające poza zakres,

które się pojawiły, i bardzo dziękuję panu ministrowi, że pan minister był uprzejmy to zrobić, bo poprzednio ministrowie nie raczyli odpowiadać.

Poseł Agata Wojtyszek (PiS):

Raczyli, panie przewodniczący. Byłam członkiem Komisji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Pani posłanko, naprawdę bardzo proszę o to, żeby pani posłanka wróciła do aspektów merytorycznych, bo mamy salę do godz. 13:00 i jeżeli będziemy wchodzić na temat tego, co było na stronach internetowych różnych samorządów w całej Polsce, nie dojdziemy do końca tego posiedzenia. Zachęcam, żeby jednak wrócić do tego, czym się dzisiaj zajmujemy, czyli do kwestii związanej z bezpieczeństwem, a nie sposobu rozdziału środków, bo na dyskusji tego tematu nie skończymy. Bardzo proszę o powrót do kwestii merytorycznych związanych z posiedzeniem Komisji.

Poseł Agata Wojtyszek (PiS):

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, uważam jednak, że środki finansowe na drogi samorządowe, gminne, powiatowe i wojewódzkie mają wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Podnoszone tu było, że źle rozdzielane środki nie pozwoliły wyremontować jakichś dróg. Moja wypowiedź wskazuje na to, że nie jest prawdą, że środki były rozdawane w niewłaściwy sposób. Była stosowna komisja i środki finansowe pozwoliły na poprawę jakości dróg, za czym idzie bezpieczeństwo naszych obywateli.

Podnoszona była również jedna z obwodnic na terenie mojego województwa, obwodnica Ostrowca Świętokrzyskiego. Również do mojego biura poselskiego wpływało multum pism proszących o to, aby zachować decyzję środowiskową z 2014 r., bo budowa tej obwodnicy znacznie podniesie nie tylko komfort jazdy, ale przede wszystkim bezpieczeństwo na drogach w okolicy Ostrowca Świętokrzyskiego, i zapewni dobry byt przedsiębiorcom. To, że zostały wydane pozwolenia na budowę domów w korytarzu, w którym planowana była obwodnica, to oddzielna kwestia. Mam nadzieję, że będą skutecznie wskazane osoby, które nie powinny doprowadzić do takiego stanu rzeczy. Myślę, że obwodnica ta powinna być wybudowana. Mam nadzieję, że będzie, a wykonanie tego zadania znacznie poprawi bezpieczeństwo w tej części województwa świętokrzyskiego, która jest częścią przemysłową.

Bądźmy w prawdzie i nie kłammy, że środki finansowe były dzielone w niewłaściwy, wyimaginowany sposób. Zapewniam, że w każdym urzędzie wojewódzkim była komisja, która w rzetelny sposób te wnioski realizowała i rzetelnie przyznawała środki po to, aby poprawić jakość dróg, a za tym bezpieczeństwo naszych obywateli. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, pani posłanko. Teraz oddaję głos panu ministrowi.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Panie przewodniczący, pozwoli pan, że do tematów poza tematem dzisiejszego spotkania nie będę już się odnosił, żeby nie kontynuować tej dyskusji. Myślę, że przy najbliższych posiedzeniach Komisji Infrastruktury będzie okazja, żeby wytłumaczyć, jak środki z 2024 r. wydane w 2023 r. powodują, że nie ma budżetu i nie ma jak ogłosić kolejnych konkursów na remonty dróg lokalnych. Serdecznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie ministrze. Rzeczywiście trudno uwierzyć, że to było bez związku z wyborami, ale różne rzeczy się zdarzają.

Szanowni państwo, stwierdzam, że zakończyliśmy rozpatrywanie tego dokumentu.

Poseł Rafał Weber (PiS):

A co z tą decyzją środowiskową dla obwodnicy Ostrowca? Było konkretne pytanie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, naprawdę bardzo zachęcam pana posła do tego, żeby podejść do pana dyrektora i zadać to pytanie.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Pytanie było krótkie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

To wykracza poza zakres merytoryczny ujęty w raporcie.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Ten temat poruszał poseł ze świętokrzyskiego, to przecież nie ja.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Rozumiem, że pan poseł potrzebuje tej odpowiedzi. Zachęcam do tego, żeby skorzystać z obecności pana dyrektora i zadać to pytanie.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Padło pytanie publicznie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo. Zamykam dyskusję. Szanowni państwo, czy jest sprzeciw wobec przyjęcia dokumentu przedstawionego przez Radę Ministrów zawartego w druku nr 167? Nie widzę sprzeciwu, w związku z czym stwierdzam, że Komisja pozytywnie opiniuje przedstawiony dokument.

Komisja musi jeszcze wybrać posła sprawozdawcę do przedstawienia szczegółowego stanowiska na plenarnym posiedzeniu Sejmu. Zgłaszam kandydaturę pani posłanki, pani przewodniczącej Sibińskiej. Czy są inne kandydatury? Nie widzę, w związku z czym stwierdzam, że pani posłanka Sibińska została sprawozdawcą Komisji w tym zakresie.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Dziękuję państwu. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.